

UNCITRAL海上物品運送条約案暫定修正状況への ユーザーサイドからの視点(一)

古田 伸一

1. はじめに

本稿は、UNCITRAL運送法作業部会（初回第9会期）の12会期（Vienna, 6-17 October 2003）による暫定修正（A/CN.9/WG.III/WP.36）現在の条約案の条文を対象に、13会期（New York, 14-25 June 2004）報告（A/CN.9/552）による審議内容も踏まえつつ、荷主ないし利用運送人サイドから見て特に問題があると思われる部分の検討を試みるものである。

UNCITRALで行われている本件条約案作成作業は、CMI（万国海法会）で2001年12月に採択されたCMI草案をもとに検討・審議が行われているが、その帰趨は潜在的には貿易の最も基本的な運送インフラに対する従来の法規制に大きな変更を及ぼすものであり、仮にわが国が批准しないとしても主要貿易国が批准し条約発効すればわが国関係者が受ける影響は大きい（池山明義・UNCITRAL海上物品運送条約案の審議状況とそれが示唆するもの・財貿易奨励会第三回（2003年度）貿易研究会報告書186頁参照）。

条約草案を作成したCMIは先進海運国中心の海事法関係の法律家団体、現在審議が行われているUNCITRALはハンブルク・ルールズを採択した国連の国際商取引法委員会であるが審議参加各国の立場は当然ながら一様ではない。またFIATA（国際貨物輸送業者協会連合会）は海上運送条約のdoor-to-door適用に強い懸念を表明しport-to-portを支持する立場を繰り返し主張しており（11会期報告A/CN.9/526の63頁）、同じく非政府機関からの意見としてUNCITRALに提出されているIUMI（国際海上保険連合）の強い主張等も、審議に目に見えた影響を与えているように窺える。審議は早期成立を目指してハイピッチで進められているが、保険サイドの見方も少なからずかわってくると思われるので、本稿の末尾に〔参考：1〕として試訳を載せた。

本稿は、このような状況の中で審議されている条約案を、荷主や利用運送業者の視点から点検を試みるものである。

しかしながら、12会期に履行当事者を海事履行当事者と非海事履行当事者に区分する

修正が行われたが、現在の条約案文にはその関係の修正が未了のものも少なくないので、本稿では、「3. 条約案各章の概要とユーザーサイドの視点からの摘記」は、現時点までの審議内容を窺うことができる13会期報告での「第9章 運賃」までとし、残りの10～19章は2004年11～12月にViennaで行われる14会期の報告の公表を待ってからとした。

なお、末尾に「参考：2」として掲載した条約案の原文と試訳も、第9章までを13会期報告と照合して載せた。

2. 条約案の主要な特徴

Draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea] と仮題されている本件条約案は、19章89条で構成されている。

各章の概要と本稿の目的の観点からの指摘を述べる前に、この条約案の主要な特徴を挙げれば次のとおりである。

- ① 時代の趨勢からNVOも含めた契約運送人主義を明文化し、国際海上物品運送契約と同一の契約によってカバーされている限り、運送証券の種類やその発行の有無にかかわらず、国際海上運送の前後の運送にもdoor-to-doorを通じて本条約案が適用される（1条（a）、2条1項）。本条約案が定める中核的部分は強行規定であるが、国際海上運送以外の運送区間の運送人の責任については、事故が発生したことが証明される運送区間に適用される国際条約の強行規定がある場合には、それが優先適用となる（国内法の強行規定もこれに加えるかはペンディングである）（8条）。従って、本条約案の運送人の責任制限額（そのSDR値は未決定）は、運送契約の全ての区間を通じて、その強行規定に抵触しない限り適用される。

しかしながら、11会期に複合運送区間のいずれで発生したかが特定できない損害（non-localized damage）の場合は、それらの運送区間のいずれかを規律する国際ないし国内強行規定のうち最高額のものを適用すべしとの意見が出され、ペンディングになっている（18条2項）。

- ② 運送人の船舶の堪航・堪貨注意義務は、本船への積込から荷揚までの間に継続して及ぶものとされている（13条1項）。そして運送人の責任には、過失推定の過失責任原則が採用されている（14条1項）。運送品の損害については、それが一定の事実により生じたことを証明することで無過失の証明に代えることができるが、海上ないし可航水域の危難及び災害もこれに加えられるものと思われる（14条2・3項、22条に関する13会期報告書98項）。

なお、海上又は可航水域の免責事由としては、航海上の過失免責と船舶取扱に関する過失免責は姿を消し、船舶火災（運送人の故意・過失に基づくものを除く）は、免責事由又は過失不存在の代替立証方法として当面規定に残しておくこととされている（22条A・B案）。

- ③ 運送契約の下で運送人が負う物品の占有を伴う中核的業務の全部又は一部を含む義務の全部または一部を、現実に行い又はその履行を現実に引受ける運送人の下請人や孫請を履行当事者として定義し（1条(e)）、物品の船積港到着以降荷揚港からの搬出までの間の運送人の責任事項を履行する履行当事者を海事履行当事者に、その前後の運送人の責任事項を履行する履行当事者を非海事履行当事者に区分している（1条(f)・(g)）。

海事履行当事者は、責任期間中に起こした損害について、本条約案の下で運送人に課されている義務と責任に従い運送人と連帯して契約責任に準じた責任を負う（15条1・2・3・5項）。従って、海事履行当事者はその訴においても本条約案の下で運送人に許される防御と責任制限の利益を享受でき（21条）、運送人の使用人ないし代理人と同様に海事履行当事者の使用人ないし代理人も援用権者に認められる（15条4項）。

運送人の抗弁と責任制限の利益を享受させる海事履行当事者の概念は、契約運送人主義を明文化した結果、船社はNVOCCの下請運送人となり、あるいは定期傭船や航海傭船で船主を運送人とする場合には当該船舶で実際に運送人業務に従事している船社も、いずれの場合にもウィスビー・ルールのIndependent contractorに該当することになるので、その不利益を回避するために設けられたものと考えられる。

このことは、航海上の過失免責の廃止に対処するためにも一層の重要性が認識されていると思われる。

他方、非海事履行当事者には、海事履行当事者のような規定がない。運送契約でヒマラヤ条項を特約することは可能と解されるが（88条はこれを禁じないと解される）、非海事履行当事者の運送区間に他の条約で運送人の責任を定めた強行規定があれば、その限りでは無効となる（上記①参照）。

なお、訴権や提訴期限に関する規定は、12会期の審議で履行当事者が二区分して条約案の規定整文が行われた前のままであり、13会期でも審議事項でなかったが、非海事履行当事者に関する訴権の規定は本条約案にはなくなったと解せねばならないので、これも運送契約等で除斥期間を定めてヒマラヤ条項に依存せねばならなくなる。最近米連邦最高裁も、Kirby v. Norfolk & Southern Railway 上告審の判決（2004.11.9）で、独立契約者である下請鉄道運送人のヒマラヤ条項の享受を是認し

ている。

- ④ 電子商取引にも対応するよう規定されており、運送品処分権を運送契約上の権利としてその内容と活用を詳細に規定し、waybillないしそれに相当する電子的記録の利用促進が意図されている。一方、B/Lないしそれに相当する電子的記録は、流通可能なものに限定され（1条h号）、しかも荷送人の無条件の発行請求権が否定され（33条（b））、また、その回収をせずに物品を引渡した運送人を一定の場合に免責する規定が設けられている（49条（b）～52条）。

しかしながら、有価証券ないし権原証券としての非流通B/L（以下、便宜上Straight B/Lの語を用いる）を廃止し且つ流通可能B/Lないしその電子的記録の発行義務を事実上大幅に免除しながら、waybillないしそれに相当する電子的記録の運送品の個数や外観上の状態の記載すら、荷受人が善意であるだけでは確定的証拠にはならず、その記載を信頼して対価を支払っている場合でも確定的証拠とするかはペンディングとなっているし（39条）、運送品が不到達で運送人がその占有を喪失している場合には、運送品処分権を荷受人が譲受けていても、既に処分権そのものが消滅し、荷受人への損害賠償支払いを指図できないような規定になっている（53条）。

また、B/Lないしその電子的記録の譲渡を受けた所持人は所持人の権利を行使しない限り運送契約上の義務を負わないが（60条）、他方B/L等の発行がされない場合の代替手段である運送品処分権の譲渡は、荷送人のいわば権利の全部の譲渡であり、英米法では荷送人の運送契約上の義務も重疊的に引受けたものとする扱いがあるようであり（2001UCC2-210(5)）、その様な法制でないところでも運送約款で同様な定めをすることは可能であるが、運送品処分権を未行使のまま他に譲渡した時点で初めて運送契約上および本条約案の責任から開放される（54条4項）。

- ⑤ コンテナ貨物の甲板積について詳細な規定を設け、物品がコンテナによって運送され且つ甲板が当該コンテナに適合するようにできている場合は、特に合意がなくても甲板積が許容されることを定めている（24条）。しかしながら、甲板下積の明示の合意に反した甲板積へのサンクションは著しく軽い規定である（同条4項）。

コンテナ貨物であってもB/Lないしその電子的記録のみならず、Waybillやその電子的記録の場合であっても、包数ないし船積単位が計上記載されていれば、それが責任限度額を算出する船積単位と看做される（18条3項）。

- ⑥ 荷送人の義務と責任について詳細な規定を設け（第7章）、荷送人のそれら義務違反に起因する荷受人の損害について、運送人と同列にあるいはjointlyに荷受人に対する賠償責任を課している（29条）。

そして、荷送人が通告した積荷マークや包の数や数量・重量の不正確に起因する損害は厳格責任であることを明確にしようとするとともに、特に危険物情報提供の不完全に起因する損害については荷送人の厳格責任を明確にする規定を設けることにしている（29条・30条に関する13会期報告書）。

- ⑦ 契約明細に運送人の特定を欠いている場合に、登録船主を運送人と推定する規定を設けている（36条3項）。定期傭船では一般に船社が運送人であるのがビジネスセンスであるが、運送人の名と住所記載の義務を怠った運送人側にサンクションを課す発想がないばかりか、本項をB/L所持人との関係に限る旨のなんらの言及もない。本項が、荷送人やWBの荷受人にも立証方法を制限しようとするのであれば、ナンセンス以外のなにものでもないであろう。

わが国の最高裁判例は別として、欧米先進諸国の法制や判例にも逆行した規定である。

- ⑧ 定期傭船を含む傭船契約は、本条約案の適用除外とされているが、流通可能のB/Lないし電子的記録が発行されたときは、当該傭船契約当事者以外の所持人との関係には本条約案が適用される（2条3・4項）。加えて所謂サービス・コントラクトも同じ扱いにすることが定められているが（2条5項）、その対象となる運送契約を如何に定義づけて絞るかに課題が残っているのでその点はペンディングとして表示されている（2条3・4項）。

米国からはサービス・コントラクトの定期船版であるOcean liner service agreements (OLSA) についても同列以上に扱うよう12会期に提案されているが、米国ではNVOCCには荷主とのこれが締結を禁じているので（1998年米国改正海事法3条17号(B)・19号）、中小荷主は事実上この利用ができない不公正さがある。最近同国ではNVOCCにもこれを認める改正があったが、依然コローディングは対象外であり、中小荷主には不公正な制度のままである。

〈14会期報告書はUNCITRALのウェブサイトはまだ掲載されていないが、このことについて重要な提案がされているので、以下に追記した〉

昨年末の14会期作業部会のわが国、米国、イタリー、オランダ及び米国 OLSA 提案の検討を表明しているノルデック4国（WP40）を代表するフィンランドとスウェーデンによる小グループで作成された条約の適用範囲に関する新提案では、傭船契約やサービス・コントラクト等による各Shipmentには、非流通運送証券ないしその電子的記録が発行された場合にも、その荷受人と運送人との関係に本条約の適用を規定したようである。しかしこの場合のnon-liner serviceの運送書類等の定義を“(a) evidences the carrier's or a performing party's receipt of the goods; and

(b) evidences or contains the contract of carriage,”としており、本条約案1条の定義(m号およびq号)の“or”を“and”に変えている。そして、将来の積荷に関する約定への本条約の不適用も定めている。

従って、サービス・コントラクト等で運送条件が定められていれば、荷送人と荷受人名が明記された“receipt of the goods”さえ受領すればその運送契約条件の証明書となるが、それには本条約案の適用はなく、事実上この関係の運送には条約による縛りはないことになる。

そして、“charter parties whether used in connection with liner services or not”にも本条約案の不適用を規定し、volume contract等にもLiner serviceがあることを規定しているので、あとはOLSAによる旨を明記した運送書類が発行された場合に条約の適用除外とするかが残っているが、OLSAを認める外堀も多少埋められてきているように思われる。

サービス・コントラクトやOLSAを如何なる条件で許すかは国内法の規制事項と思われるので、自国船積取を国是とする国には譲れないところであろう。

また、このように条約不適用の範囲が広がれば、いわゆる乙仲も海事履行当事者として本条約案が定める運送人の防御と責任制限の利益を援用できる場合がそれだけなくなることになる。

- ⑨ 法廷地については、door-to-door適用を志向する本条約案に即して物品の受取地又は引渡地も含まれているが、被告が運送契約を締結した地を加えるかはペンディングになっている(72・78条)。

本条約案は、円滑な国際物流の活性化促進よりも、時代の趨勢から航海上の過失免責廃止を受け入れるに際しての船社サイドの対応と、それらへの配慮が色濃く窺われるように思われる。

3. 条約案各章の概要とユーザーサイドの視点からの摘記 (一)

第1章 総則 1～2条

第1条(定義):用語の定義は(a)から(v)号までである。

「運送契約contract of carriage」には国際海上物品運送の前後の運送も含まれる(a)。「運送人carrier」は「荷送人shipper」と運送契約を締結するものであるから、利用運送人も含まれる(b)(d)。運送のために運送人又は履行当事者に物品を引渡す者は「運送品委託人consignor」とされ(c)、その引渡により運送書類ないしその電子的記録を得る権利

があるが(33条(a)), 流通可能運送書類ないしその電子的記録を得る権利はない(33条(b))。

「履行当事者performing party」(e), 「海事履行当事者maritime performing party」(f), 「非海事履行当事者non-maritime performing party」(g)については1-③で説明した。なお, 履行当事者とは, 運送契約の下で運送人が負う義務の全部又は中核的業務である carriage, handling, custody, storageのいずれかを含む業務を, 現実に履行しあるいは現実に履行することを引受ける者を指すので, 自ら現実の履行をしない取次・運送取扱・利用運送を行う者は, 履行当事者に含まれないことになる。また, 海事履行当事者は船積港から荷揚港までに限っての概念であるから, 例えば横浜港から船積港東京港への横持は, 海上で行う場合も海事履行当事者に該当せず((f)の第二文), 非海事履行当事者となる。

「所持人holder」(h)とは, その時点で流通可能の運送書類を所持し, あるいは流通可能の電子的記録への排他的アクセスを有する者であるが, いわゆる正当な所持人のほか, 運送書類を所持している間の荷送人及び電子的記録の荷送人から第三者がHolderをacceptするまでの荷送人も含まれる。

第2条(適用範囲)

(1) 適用される運送契約

運送契約の海上運送部分に国際性があること(その海上運送が選択肢である契約の場合も含む: 2条1項の2)が前提であるが(1条(a)), 本条約案は, 運送契約で約定された受取地[又は船積港]もしくは引渡地[又は荷揚港]のいずれかが締約国に存する場合(2条1項(a)(b)), 又はこれに該当しなくても締約国の法を運送契約の準拠法に定めている場合(2条1項(d))に適用される。なお, 実際の引渡場所が締約国にあり, それが運送契約で特定された任意選択地の一つである場合にも適用するかはペンディングになっている(2条1項(c))。

そして本条約案の適用は, 船舶, 運送人, 履行当事者, 荷送人, 荷受人その他の利害関係者の国籍如何にかかわらない(2条2項)。

(2) 傭船契約への適用除外

傭船契約は本条約案の適用除外とされているが(2条3項), 流通可能のB/Lないし電子式記録が発行されたときは, 当該傭船契約当事者以外の所持人との関係には本条約案が適用される(2条4項)。

傭船契約には航海傭船契約と定期傭船契約があり, いずれも海上運送契約であるが長年強行適用から除外されてきていることが, 本条約案の適用を除外した理由である旨が

CMI草案のこの条項の注記に示されている（CMI YEARBOOK 2001 545頁）。しかし、船社が自社の運送営業として傭船を用いる運送書類等に自社のヘッディングないし自社を表示してあたかも自社が運送人であると信じ込ませた場合でも、第4項の縛りがあってもFor the Masterで署名発行されたB/Lであれば、B/L上の運送人は船長の雇主である船主となるのはわが国の最高裁判例と同じであり、同項の縛りは船主を拘束しても、船社はなんら縛られないことになる。本条約案36条3項の運送人の推定規定でも結論は同じである。

このことは、Demise ClauseやIdentity of Carrier Clauseがある船社発行のB/Lの場合でも同様となる。本条約案はわが国の国際海上物品運送法の場合と異なり、まず傭船契約への条約案そのものの非適用を定めた上で第4項の縛りをしているに過ぎないので、これらのクローズは認められやすくなると思われるし、また、本条約案はB/Lの発行を義務的なものとしないので、運送状の場合は第4項の縛りもなく一層認められやすくなる。

本条約案が用いられるようになれば船荷証券の利用も激減するのであるから、本条約案36条3項の運送人推定規定を、運送書類の流通・非流通を問わず適用しようとしているのは逆行と思われる。詳しくは、第8章(4)の項で指摘する。

(3) サービス・コントラクトへの適用除外

所謂サービス・コントラクトについても、傭船契約と同様の適用除外とすること（2条5項）、及びその対象となる運送契約を如何に定義づけて絞るかに課題が残っているのでその点はペンディングとなっている（2条3・4項）ことは、1-⑥で説明した。

如何に絞って定義するかは課題が詰められねばならないこと、及びこのサービス・コントラクトが当事者間で自由に交渉された結果（freely negotiated）である場合には傭船契約と同様の扱いをすることに広く支持があったことは、前記CMIの注記に示されている。そして12会期の審議には、OLSAもこれに加えるよう提案されている。

今後は、傭船契約も含めてfreely negotiatedであればこの条約案は任意法規としての適用に留めるか、傭船契約への適用除外にはfreely negotiatedを要件としない法文構成にするかの課題が残っている。いずれの場合でも対第三者関係では強行的に適用されるのが議論の前提であるが、流通性のあるB/L等が発行された場合に限るのは狭すぎるとの意見もあることが紹介されている。

2条3・4項で〔 〕で囲んで表示されている所謂サービス・コントラクトは、伝統的な傭船契約ではないが定期船による運送とは異なるタイプの契約と解されている（藤田・海上物品運送法の国際的統一へ向けての新たな展開・ジュリストNo.1219.40頁）。

しかし米国提案のOLSA（Ocean Liner service agreements）は、1998年米国改正海事

法3条19号のocean common carrier が荷主と締結する“service contract”に準じたものと解されるが、この定期船貨物のサービス・コントラクトは、NVOCCが荷主と行うことはつい最近まで許されなかった（同条17号(B)）。従って、OLSAが本条約案に取り入れられても米国のように利用運送人には禁じる国内法制があれば、コ・ロードにより利用できないこととなる中小荷主には不公正なものとなる。

第2章 電子的通信 3～6条

当事者間の合意がなければ電子的通信を用いて代えることができないこと、流通可能な運送書類とその電子的記録との互いの置き換えを規定する。

第3章 責任期間 7～9条

(1) 物品に関する運送人の責任期間

運送人側が運送のために物品を受領した時点から、物品が荷受人に引渡され（7条1項）、あるいは運送契約での明示の合意に基づき他の運送人による爾後の運送を荷主の代理人として手配した時点（9条）、までの期間をカバーする。

(2) 複合運送 即ち海上運送に先行し又は後続する運送の期間に生じた物品に関する運送人の責任

いずれか特定の運送区間で生じたことが証明される場合、これを規律する国際条約〔又は国内法〕の強行規定があるときは、その強行性の範囲で本条約案に優先する（8条1項：本条約案のby seaに限るかの問題から本条自体が〔 〕されているが、既にby seaに限定しない方向になっている）。

なお同8条の2項は、〔 〕が付されてはいるが「本条の規定は18条2項（non-localized damageには海上以外の部分を規律する国際条約及び国内法の最も高額な責任限度額適用：古田注）の適用に影響を与えないものとする」と規定している。これは、それら国際条約や国内法が適用される運送区間の事故でなければ本来適用されないことを無視するのみならず、事故の殆どは最終荷受人に引渡された段階でその存在が判明するものであることから、「運送契約」に本条約案より高い限度額が法定されている運送区間の複合運送が含まれれば、殆どの場合本条約案が定める責任制限額の享受ができないことになる。

(3) いわゆる通し運送を委託した運送人の責任

第9条1項は、運送契約した内の一部の特定区間について、運送契約中の明示の合意により、運送人に自ら運送人となるか、あるいは運送取扱人になるかのオプションを認める条文である。ハンブルク・ルール11条のように合意に運送人の特定を要件として

いないので、トラブル発生後に運送取扱であったと容易に逃げることができる口実になるとの批判がある（〔参考1〕JUMIの意見No.5）。

第4章 運送人の義務 10～13条

- (1) 運送人はその責任期間の間、本条約案及び前記適用ある国際条約の強行規定に従い、適切且つ注意深く物品の取扱をするものとするが、その一部を荷主側によってされるものと合意したときは契約明細に記載されねばならない（11条）。
- (2) 危険品の積込み断りや無害化、破壊等の規定（12条）。
- (3) 運送人の堪航・堪貨注意義務は、本船への積込から荷揚げまでの間継続して及ぶものとされた（13条1項）。

第5章 運送人の責任 14～21条

(1) 責任の基準

運送人の責任には、過失推定の過失責任原則が採用されている（14条1項）。そして運送人がその過失の不存在の証明に代えて損害が一定の事実により生じたことを立証すれば運送人の無過失が推定されるが（同条2項）、それが不堪航や不堪貨により生じたものであることを荷主が立証したときは、その限度で運送人の責任となる（同条3項）。そして運送人有責と無責の事由が競合しているときの責任は有責の割合限度で決せられるが、割合を決することが不可能な場合は二分の一の責任とするかはペンディングになっている（同条4項）。なお、運送人側の責任には、海事履行当事者、非海事履行当事者その他の履行補助者の作為・不作為も当然ながら含まれる（14条の2）。

(2) 海事履行当事者の責任

海事履行当事者は、その業務の範囲内で契約責任に擬せられた責任を運送人と連帯して負い（15条1項）、複数の海事履行当事者に責任がある場合はその責任の限度で各自連帯であるが（同条5項）、本条約案に定める義務または責任限度を超える部分は、その履行当事者が明示的に合意していない限り負わない（同条2項）。

海事履行当事者のこのような規定は、航海上の過失免責廃止への船社サイドの対応であることは、2-③で述べた。

(3) 海事履行当事者及び運送人・海事履行当事者の使用人・代理人のヒマラヤ条項享受

これを規定する15条4項・21条は、全ての履行当事者及びその履行補助者、即ち非海事履行当事者若しくはその履行補助者に対して訴が提起された場合にも適用あるが如く読める文言であるが、作業部会の考えは非海事履行当事者とその履行補助者は除くものであることがWP36の同項の注記に示されている。

従って、非海事履行当事者とその履行補助者については、運送人は運送契約の約款等でヒマラヤ条項を定めておく必要があることになる。非海事履行当事者やその履行補助者への荷主等からの責任追及は本条約案とは無関係に行われるものである以上、このヒマラヤ条項は有効に設定し得ると解される。

しかしながら、わが国の対処方針は「ヘーグ・ウィスビー・ルールと同様な保護をこれらには与える」考えと聞いており、これが同ルール第4条の2を意味するのであれば、独立契約者である非海事履行当事者をヒマラヤ条項の享受から除外し、陸・海・空複合一貫輸送の需要充足に水を注すことになる。

同ルール第7条は船積前・荷揚後の特約を妨げないので、独立契約者を含む非海事履行当事者へのヒマラヤ条項享受を同ルールでは禁じていない。

ヘーグ・ウィスビー・ルールは、1968年議定書3条②でヒマラヤ条項の享受権者に“such servant or agent not being an independent contractor”の縛りを掛けているが、これは最終段階で英国の強い要請で挿入されたとのことであるが、英国法理論上無理であることと保険業界の強い要請があったものと思われる。しかし英国もその後の1975年控訴院判決（New Zealand Shipping Co. Ltd. v. A.M. Satterthwaite & Co. Ltd. AC154）で独立契約者のヒマラヤ条項是認に踏み切っている。また、米国連邦最高裁判例が独立契約者のヒマラヤ条項享受を是認していることも、前述の2-③の末尾で紹介した。

(4) 遅延とその責任制限額

明示的な合意がなくても、善良な運送人になら期待できる合理的な時点以内に引渡しが行われなかった場合も、遅延となる（16条1項）。

その補償額は運賃の〔 〕倍に相当する額で18条1項の責任制限額の限度を超えないものとされている（同条2項）。

(5) 滅失・毀損の責任制限額

別段の合意がない限り、〔 〕SDR/1包もしくは1船積単位か〔 〕SDR/1kgのいずれか高い方の額を限度とする（18条1項）。しかし、前記第3章(2)の複合運送で述べたように海上以外の特定の運送区間で生じた事故については、その責任額を規律する国際条約〔又は国内法〕の強行規定があるときはそれによることになる（8条1項）。

いずれの運送区間で生じたか立証できないnon-localized damageについては、国際的及び国内的強行規定のうち最も高額の責任制限額を適用する旨を定めた一項が当面〔 〕を付して残されている（18条2項）。日本代表は「条約の適用範囲との関係で海上物品運送に重点が置かれるべきことが決定された以上、non-localized damageには海上物品運送部分の責任限度を適用するのが自然である」として本第2項の削除を主張している。

(6) コンテナ貨物の責任制限額の計算

運送書類が流通可能か否かにかかわらず、契約明細に計上されている包数ないし船積単位により計算される。契約明細に計上されていないときはコンテナの中品は1船積単位と看做される(18条3項)。本条約案ではB/Lないしその電子的記録の発行は義務的でないので、これに適切に対応する規定の仕方と思われる。

(7) 責任制限の利益享受の喪失

本条約案の規定により、物品の滅失・毀損〔又は延着〕の責任制限を主張する者の故意又は認識ある無謀行為によることが立証されたときは、〔遅延責任制限額：16条2項〕、甲板積貨物の免責(24条2項)及び滅失・毀損の責任制限額〔又は運送契約に定めた〕責任制限の利益を享受できない(19条)。

認識ある無謀行為(recklessly)が利益享受喪失の要件であることはヘーグ・ウィスピー・ルール(4-5-e)と同じであるが、作業部会は、recklesslyとは“fraudulent behaviour”である旨の統一見解を示している(13会期報告書61項)、重過失であっても利益享受を剥奪される場合は限られることになる。

(8) 滅失・毀損又は遅延の通知

物品の滅失・毀損の概要の通知が、引渡時まで若しくは直ちに明らかでないときは〔3営業日〕〔引渡地における7営業日〕〔連続して7日〕内に為されないときは、滅失・毀損については無事故引渡しと推定される(20条1項・13会期報告書)。

延着損害の通知が引渡に連続する21日以内に与えられないときは、延着の補償は支払われない(20条2項)。

(9) 契約責任によらない訴への本条約案に規定された責任の防御と制限額および責任の適用

13会期報告は、この適用は運送人と海事履行当事者とし、非海事履行当事者は除くものとした(21条)。従って、運送人や海事履行当事者の使用人や代理人は、これを援用できる(15条4項)。

一方、非海事履行当事者に関する訴については何らの規定もないので、運送人殊に複合運送人はヒマラヤ条項を設けて非海事履行当事者やその使用人・代理人にこれを援用させることで、設定した複合輸送のコスト計算の破綻防止を図ることになる。

第6章 海上運送〔又は他の可航水域〕に関する追加条項 22～24条

(1) 運送人の責任(22条)

海上運送区間〔又は他の可航水域〕については、「海上における人命又は財産の救助又は救助の企画」と「海上その他の可航水域の災害、危険又は事故」を、14条2項の無

過失の代替証明事由に加える。

「船舶火災（運送人の故意・過失に基づくものを除く）」免責は、当面これを維持しておくことが、12会期に決められている。

なお、「船長及び船員等の航行又は船舶取扱上の過失免責」については、CMI草案には〔 〕付ながらその16.1.2条に残されていたが、第10会期の段階で廃止が決議された。わが国政府は一貫してこの過失免責廃止に反対の立場を堅持しているが（前掲・池山201頁）、海上区間の事故には殆どの場合多かれ少なかれこの過失や前記可航水域の危難が関与しており、ことに海技過失の有無の立証は専ら船社サイドに握られている性格のものであるから、船社の責任回避の口実に広く用いられている。これは、船主と傭船者間の傭船契約に限られるべきと思われるが、既に傭船契約が本条約案の適用除外となれば、不要の規定となる。

(2) 離 路 (23条)

離路免責に合理的な範囲を画す試みが行われており、各国内法による相違も本条約案と整合的な範囲でしか義務違反としての効果がないものとされている。

13会期報告書で、離路免責の有無はそれがreasonableな離路であるか否かをもっぱら基準とする米国案も〔 〕付で併記されることになった。

(3) 甲板積貨物 (24条)

甲板積が許容されるのは、(a)法又は行政規制がそれを要求している場合 (b)それに適した甲板上でコンテナにより運ばれる場合 (c)運送契約、慣習・慣例及び取引の慣行がこれを認めている場合 の三つに限られる（1項）。

上記(a)と(c)の場合は甲板積特有の原因による滅失・毀損もしくは遅延の責任は免除されるが、(b)の場合はその様な特別免責はなく本条約案の条件の下での責任となるが、これら以外の甲板積は過失の有無にかかわらず甲板積の結果である滅失・毀損もしくは遅延の責任に任ぜられる（2項）。

(c)即ち甲板積の運送契約や慣習・慣例等により甲板積運送をするときは、当該貨物の甲板積が契約明細に明記されていなければ、(c)であることの立証責任は運送人が負担し、流通可能B/Lないしその電子的記録が発行されている場合はその善意の所持人に(c)であることを対抗できない（3項）。これを流通不能運送書類ないしその電子的記録にまで拡張するかは、今後の討議となった（13会期報告書）。B/L発行を義務的としない以上これを認めるのは当然のことと思われる。

そして4項では、甲板上運送の滅失・毀損ないし延着にも16条・18条の責任制限額の適用があるが、甲板下での運送が明示的に合意されていた場合には、19条による責任制限の利益享受が是認されるときでも、甲板積したことのみに原因する滅失・毀損

にはその適用がない旨を規定している。しかし13会期報告書は、本項の対象はコンテナ貨物に限るべきであり（同報告書112項）、又「甲板積したことのみに原因する」の文言のexclusivelyの語は、合意に反する甲板積についての違法性を強調し19条の利益享受剥奪の要件recklesslyとされかねないので、exclusivelyの語は削除すべきとの意見に支持があることを示している（同報告書115項）。従って、同報告書で、明示の合意のexpresslyの語とexclusivelyの語には[]を付してペンディングとし、今後この第4項の修正を検討することが決定された。

思うに、コンテナ貨物の甲板積は21条1項が慣習・慣例・慣行による場合も認めているのであるから、反面、甲板下積の義務はしっかりと守らせるべきであろう。サンクションがこの程度であれば船社の都合優先を認めたも同じである。

第7章 荷送人の義務 25～32条

危険物か否かは、輸送される船舶・航海の状況に依存する相対的なものであるから、危険物か否かで二分した危険物に関する特別の責任規定はおかれていなかった（藤田・海上物品運送法の国際的な統一へ向けての新たな展開・ジュリスト1219号49頁）。しかし13会期報告書は、危険物の一般的な概念規定とその情報提供に関する荷送人の厳格責任を定める規定を設けることとし、荷送人が申告した積荷マークや数量等の不正確に起因する損害も厳格責任であることを明らかにしようとしている（29条・30条に関する13会期報告）。

本章は、荷送人の義務と責任について詳細な規定を設ける一方、運送人の責任は前第5章の項で見たとおり全て過失責任とし本条約案は責任制限額を設けているが、荷送人の賠償責任には、厳格責任にしようとする荷送人の危険物責任は運送人や他の荷主にも膨大な損害を及ぼすことがあるにもかかわらず、責任制限額を設けていない（最近の立法例には1998年ドイツ改正運送法414条、451c条の如く荷送人の責任制限額を設けたものもある）。

危険物通知義務懈怠は、英国では結果責任説が強いようであるが、わが国の学説は過失責任と解しており、その理由に「運送人及び他の荷主にとっても、そのような危険は海上運送に通常伴うものであることを覚悟しなければならないこと」が挙げられている（青林書院・注解国際海上物品運送法・中元啓司・同法11条の解説228頁、勁草書房・小町谷操三・統一船荷証券論300頁、海文堂・山戸嘉一・国際海上物品運送法147頁等）。

他方運送人には、同様の理由から無過失の代替立証として「海上その他の可航水域のperils, dangers and accidents」を、14条2項の事由に用いることを認めようとしている（13会期報告書23頁の98項）。

(1) 荷送人の基本的な義務 (25条)

「運送契約の定めに従い」運送に耐える適切な状態で運送品を引渡すことであるが、運送契約で不当に荷送人の義務が加重されないよう適切な文言に練り直すべきことが13会期報告書で求められている。

(2) 運送人の荷送人への前条に関する情報提供義務 (26条)

荷送人が前条の義務に応えられるよう、荷送人の求めに応じて物品の取扱や運送に必要な情報を提供する義務を運送人に課した規定であるが、13会期報告は“as its request”に限った情報を提供すれば足りる旨の修正を予定している。安全運送を第一義とすべき運送人の情報提供義務を、消極的なものへ修正しようとしていることになる。

(3) 荷送人の運送人に対する合理的に必要な情報、指示及び書類の提出義務 (27条)

(4) 通告、指示、情報等の提供は時宜に応じ、且つ正確・完全であること (28条)

これは運送人にも課せられている義務であるが、13会期報告は本章が荷送人の義務に関する章であることから、本条を削除してその荷送人に関する部分は、27条の荷送人の義務に移して“in a timely manner”でなければならない旨を加えることとしている。

(5) 前25～28条違反の荷送人及び運送人の責任 (29条, 30条)

29条は、26・27・28条に基づく自らの義務に対応できなかった荷送人・運送人の、互いに及び荷受人と運送品処分権者に対する過失責任を規定するA案と、これを荷送人と運送人に分けて規定し、且つ両者の義務不履行が競合している場合には荷受人又は運送品処分権者に対して荷送人は運送人と“jointly”に責任を負うものとするB案が併記されている。

30条は、荷送人が25条違反によって運送人に与えた損害の責任を規定するが、善良な荷送人であっても避け得なかったこと、あるいは故意・過失がなかったこと、もしくは荷送人自身が寄与していないことを証明しない限り有責とするA・B・C案が併記されている。

13会期報告は、荷送人の義務を規定する本章に余りにも多くの条項が盛り込まれていることを流石に気にしており、運送人の責任部分は運送人の責任を規定する第5章に吸収し、29条と30条の両条を荷送人の責任に絞って外見だけでも簡素化し、厳格責任を課す規定とは別に、過失責任の原則を反映した事項についての規定にまとめることとしている。そして、29条のjointly責任については当面残置するも更に審議することとしている。更に、荷送人のこれら義務違反が運送人に遅延を生ぜさせた場合の荷送人の責任も今後の検討課題であることが示されている。

思うに、運送契約の当事者である荷送人がその義務違反について運送人に対して責任を負うのはともかく、荷受人や運送品処分権者がその結果損害を蒙ったとしても、それ

は荷送人にはそれらの者への責任は運送契約上のものではなく売買契約などの不履行の問題に属する理であり、運送契約上の荷送人の義務違反が運送人のこれらの者に対する抗弁にはなっても、荷送人には運送人と同列に且つ同じ次元で課されるべき責任ではない。運送契約上、荷送人をこれらの者に対する直接の責任者に引き込むことで、運送人の負担を実質的に軽減しようとするものと思われる。

(6) 本条約案が定義する荷送人ではないが、契約明細に荷送人とされている者(31条)

この者が運送書類もしくはその電子的記録を受領するときは、本章で荷送人に課せられた義務と責任に服するとともに、運送人が要求する指示・情報を運送品処分権者から得られない場合にはその提供義務を負う。

13会期報告は、これがデフォルト・ルールであるか否かを明確にすることとしている。

第8章 運送書類及び電子的記録 33~40条

運送書類transport documentとは、運送人もしくは履行当事者による、単なる物品の受取証をではなく、特定の運送のために物品を受領したことを証する書面と解され(1条(m)-(i))又は、運送契約を証しあるいは運送契約を含むもの(1条(m)-(ii))、あるいは両方であるものをいう。

(1) 運送書類もしくはその電子的記録の発行(33条)

物品を運送人もしくは履行当事者に引渡したときは、運送品委託人consignorには運送書類を得る権利が与えられる。荷送人に、もしくは契約明細に荷送人とされている者が荷送人でない場合でも荷送人がその者への交付を運送人に指示するときはその者に、流通可能運送書類を運送人から得る権利が与えられる。但し、荷送人と運送人が黙示的にでも流通可能運送書類を用いない合意をしている場合や、用いないことが慣習・慣行等であるときは発行されない。即ち、B/Lの発行は義務的でなくなっている。

これらの運送書類は、運送人が同意するときは電子的記録で与えられる。

(2) 運送書類ないしその電子的記録の契約明細(34条)

この物品に関する所定記載事項は、流通・非流通にかかわらず適用される。従って、非流通でも「外観から認められる物品の状況」の記載を欠いていれば、当事者間では外観上良好な状態であったことの一応の証拠となるが、非流通運送書類ないしその電子的記録の場合は荷受人にとって確定的証拠となるかは、[善意である者が、契約明細の記載信頼して対価を支払っており、もしくは自分の立場を変更しているとき]とするA案と、[荷受人が契約明細の記載を信頼して物品を購入し、代金を支払った場合]とするB案が併記されている(36条4項・39条(b))。A案の場合は荷受人以外の第三者も含まれると解される。

(3) 運送書類もしくはその電子的記録の署名 (35条)

運送人により、又は運送人から権限を得ている者により運送人のために署名される。

(4) 契約明細が運送人の特定を欠いている場合の運送人の推定 (36条3項)

本項の第一文は、まず登録船主を運送人と推定する。第二文は、この推定は裸傭船契約で物品運送契約の契約責任を裸傭船者に移していることの立証で覆すことができると規定する。この第二文は、推定を覆す立証方法をこれに限定しているような表現であるから、定期傭船の場合は全て登録船主が運送人と認定されることになる。

11会期の作業部会でも、運送契約と一般に関係がない登録船主を運送人と推定すること、及び推定を覆す十分な証拠をこれに限るのかには疑問が持たれている。

そして審議は、CMI草案のときから一貫してB/L所持人の運送人特定を念頭にした審議が行われているように窺える。しかしながら不思議なことに、本項にも本条のどこにもこれがB/L所持人に限っているような表現はなく、本条約案のどの条項でも流通運送書類ないしその電子的記録のみに関するときは、必ずその旨が規定されている。

運送人の特定を欠いた場合の問題は荷送人やSWBの荷受人にも当然あるわけであり、本条約案ではB/L発行を必ずしも義務的とせずWB主流に切換えようとするのであるから、狙いの本旨はそこにあるように思われる。

しかし荷送人やSWBの荷受人には立証方法に事欠くことはなく、本項がB/L所持人に限る旨を示していないこととこの様な運送人特定規定は、わが国の最高裁判例は別として、欧米先進諸国の法制や判例にも逆行するものである(2003.7商事法務刊・海法大系・中元啓司「海上物品運送契約と運送契約当事者」269～272項。オランダ民法第8編1991年施行「海商法」461条：成蹊法学47号・藤田友敬「海上物品運送法の統一をめぐる近時の動向」114項。英国貴族院判決：佐鳥和郎「The Starsin・2003.3.13英国貴族院判決の報告」・海事法研究会誌No.176号50項～)。

(5) 契約明細の物品の記載不知文句ないし留保の記載 (37条, 38条, 40条)

37条は、運送品の各場合について留保の記載が許される場合を規定し、38条はそれが許される「確認のための合理的手段」がない場合のその合理的手段の定義と(a号)、留保を付す場合に運送人に要求される「善意で行動する運送人」であるとされる場合(b号)、及び、運送人が善意でなかったことの立証責任は善意でなかったことを主張する者が負う(c号)、旨を規定する。

そして40条は、契約明細の37条に適合する留保条項を付された物品の記載は、留保条項の限度で証拠力はない旨を規定する。

(6) 物品の受取を証する運送書類ないし電子的記録の証拠力 (39条)

これは契約明細の物品の記載に関するものであるが、「外観から認められる物品の状

況」以外の物品の記載事項は多くは不知文句が可能であるので、重要なものは不知文句が認められない「外観から認められる物品の状況」の記載である。これについては、上記(2)で説明した。

ところで、本条約案では、上記(1)で述べたように流通可能運送書類ないしその電子的記録の発行は義務的とされていないし、所謂Straight B/Lも本条約案では廃止されている。これにより非流通運送書類ないしその電子的記録の普及促進や、運送品処分権の譲渡制度による流通可能運送書類ないしその電子的記録からのこれへの代替普及を図ろうとするものであるが、肝心の「外観から認められる物品の状況」記載のついてさえも、その確定的証拠としては本条の規定は[]が付けられ、しかも限定的である。

既に、海上運送状に関するCMI統一規則は、実務上もかなりの海上運送状に摂取されて用いられており、その第5条は「(ii) 運送人による留保がない限り、海上運送状またはこれに類する書類における物品の数量又は状態に関する如何なる表示も、(b) 荷受人が善意である限り、運送人と荷受人との間においてはそこに表示された物品受取の確証となるものとし、反証は許されないものとする。」旨を規定している。

本条約案の上記意図・目的・趣旨からすれば、この程度の規定にはすべきであろう。

更に付言すれば運送品処分権が荷受人等に譲渡されても（第11章53条・54条1項：次稿で詳述する）、運送品が不到達で運送人が運送品の占有を失っている場合、運送人の損害賠償義務を一方的に変更（例えば、荷受人への賠償へ）する権利として存続するかは、本条約案の規定文言からは否定的に読み取れる（53条）。

少なくとも、流通可能運送書類ないしその電子的記録からの代替普及を図ろうとする以上、この権利も含まれることは明文で規定すべきであろう。

第9章 運 賃 41～45条

13会期報告では、本章は削除して42条2項と44条1項のみを残して、これらをしかるべき場所に移すことが示されている。

42条2項は、運送契約が荷送人の責任の全部ないし一部が、一定の事由発生あるいは一定の期間終了後に終了する旨を定めていても、第7章の荷送人の責任を消滅させる条項や、運送人が担保も得られずに荷送人の責任を消滅させる条項は、無効とする強行規定である。これは主として航海傭船契約で用いられているということであるが、本条約案は傭船契約への適用除外を定めているので（2条3項）、その限りでは意味がないことになる。

44条1項は、第一文は流通可能運送書類ないしその電子的記録の運賃支払方法に関する規定であるから、強行規定である。第二文は[]が付されているが、非流通運送書

類ないしその電子的記録の「運賃前払」の趣旨は荷送人に支払責任があると推定する規定であり、任意規定である。

なお、45条のリーエンないし留置権に関する規定は国内法の事項であるから、本条約案で規定すべきものではなく、削除はもっともな見解と思われる。あえて言えば、1項(b)の「運送契約に基づき運送人に現に支払うべき損害賠償金」は、わが国法では荷受人の支払債務ではなく物上保証にすぎず、45条はわが国の法制に整合しない。

運賃の取得・支払義務を定める41条・42条は任意規定であり、取引の中で定められるべきものである。

13会期報告がこれら規定の削除を示しているのはもっともなことと思われる。

[参考：1] これは、2003.9.18 UNCITRALのA/CN.9/WG.11/WP.28/Add.1に掲載されている同機関の非政府組織に対する10項目の質問に対する国際海上保険連合からの「法案準備に関する追加意見」であり、10項目への順次回答の形式にはなっていない。

不可欠な関連業界の意見であるから、試訳して掲載した。しかし、国際間物流の促進を図る理念からは乖離したいかがかと思われる利己的な主張もなくはない。

意見1は、最高額の責任限度額を定める国際条約の適用が確定せずとも、何ゆえに運送人はその責任を負わねばならないのか。

意見2は、この条約が規定し得べき限度を超えていると思われる。

意見9は、被告が法廷地の範囲を予め予測できなければ、経済活動は成り立たない。

殆どの貨物には保険付保がある以上、これらは保険求償をいかに容易にいかに多くの金額を回収するかの、保険者サイドの利益観点からのみ主張されている意見のように思われる。

意見8は、B/Lの発行が義務的でない本条約案の場合、ヘーグ・ウィスビー・ルールと同列には論じられない。

なお、このUNCITRALの質問に対しては、ほかにも10項目に応じた Ibero-American Maritime Law Instituteからの回答と、法案準備に関する International MultiModal Transport Associationからの追加意見も紹介されている。

International Union of Marine Insurance (IUMI)

IUMIは1874年の設立である。本会は、全世界の市場から53カ国の海上保険協会を代表している。IUMI会員は、概略10.5兆US\$ (2001年)となる全世界海上保険収入の80%をカバーしている。

運送人と貨物関係者双方の保険業者を代表する国際組織として、IUMIは、それが全ての関係当事者に公正、公平且つ合理的であるならば、海上物品運送の現代的統一条約

の創造を支持する。

IUMIは、国際海事法を調和させようとするUNCITRALによるイニシアティブを歓迎するとともに、条約案ドラフトを準備したCMIの貢献を高く評価する。

IUMIは、現代的条約案の創造に参加するようにとの商事当事者へのUNCITRALの誘いに喜んで応え、次の通り意見を開陳する。

1 [適用範囲について (CMIドラフト 4.2.1)] ⇔古田注：現8条（海上運送の前後の運送）

IUMIは、この条約案は、海外に亘るドア・ツウ・ドア貨物に拡張されるべきと信じる。そのような明確な法的枠組は、論争を減らして訴訟手続で簡便に勝訴できることになろう。それは、現下のシステムの下での主要な困難さの一つが、滅失・毀損が生じた場所の特定であり、且つその結果、どの運送人が責任を負うか、そしてどの責任体系が適用されるかにあるからである。

理想的な解決は、ネットワーク・システム、それが仮に適用範囲が制限されたものであっても、それよりも、運送全体を通じて適用されるユニフォームルールを持つべきである。ネットワーク・システムは不確実さを生むからである。勝訴への取組が容易であること、運送人の責任がよりよく理解できること、ペーパーレス業務に資すること、をもたらすこととなろう。

これを達成するために、ステベドア、ターミナル・オペレーター、トラック業者、鉄道会社、及び倉庫保管業者のような、積荷に関与する全ての関係者を代表する組織からの支持を、われわれはまず第一に必要とする。

しかしながら、訴訟管轄に関する国内訴訟が提起されても、国際管轄はいまだ統一されていない。責任の統一システムが、単一輸送モードを支配する国際条約の存在ゆえに成し遂げられないのであれば、IUMIは、ノンロカライズド・ダメージの責任制限は、より高い国際強行規定により律せられことを求めたい。

2 [履行当事者について (CMIドラフト 1.17)] ⇔古田注：現1条 (e) ～ (g) 号

IUMIは、下請契約者に対しての直接請求を認めることに強く賛同し、契約運送人及び実行運送人同様、中間運送人又は他の運送人へ運送下請契約をするフォワーダーにも、連帯責任を課すルールを支持する。

IUMIは、この条約の法原則が、中間運送人ないしフォワーダーが訴えられ得るか否かについて明白且つ疑問の余地がないものであることが、この観点から非常に重要であることを強調したい。そのような不確実さは防止されねばならない。

3 [運送人の責任について (CMIドラフト 4, 5, 6)] ⇔古田注：現3章, 4章, 5章, 6章

IUMIは、現在のリスク配分は修正されるべきと信じる。IUMIは、海技過失ないし管理面での防御の削除に賛成する。貨物保険者のリスクの減少を評価することができる統計記録はないが、保険引受人はリスクの減少は4%に満たないと見積もっている。

IUMIは、火災除外は削除されるべきと信じる。貨物保険者のリスクの減少を評価することができる統計記録はないが、2%に満たないと見積ることができる。

IUMIはまた、堪航義務を航海全体に広げることに賛成する。貨物保険者のリスクの減少を評価することができる統計記録はないが、1%に満たないと見積ることができる。

4 [運送人の責に帰すべき事由とそうでない事由との競合による責任について

(CMIドラフト6.1.4)] ⇔古田注：現14条3・4項

IUMIは、その損失が運送人の責任がない出来事により生じたことを運送人が立証できる限度で除いた全損害につき運送人の責任とする現システムの維持を支持する。運送人と請求当事者に損失原因の立証責任分担を求めることは、根拠がない。それは、貨物はトランジット・コンディションと貨物荷扱の遂行という運送人側の情報への同じアクセスを持っていることを意味するからである。これは明らかにそうではない。

貨物保険者リスクの増加についてのIUMI試算は、損害の折半が適用されれば、10%を超える。

5 [運送とフォワーディングの混合契約について (CMIドラフト4.3)] ⇔古田注：現9条

IUMIは、運送人が代理人のみの役割を採用することにより本制度から外れた契約をすることができることとなる可能性に、強く反対する。

運送人は、航海途中の間、本人から代理人への役割の変更が認められるべきでない。実際問題として、運送人がどちらの立場で航海の異なった局面で行為していたのかを確かめることは、不可能でないとしても、極端に困難であろう。航海の期間中に運送人が代理人と本人との両方で行為することを認めることは、有利な法的防壁を奨励するであろうし、またコスト・セーブに責任の放棄をまず第一に企画した行為を促進するであろう。

規定では「明示の合意」が要求されているがそれは、多くの裁判所では、事前に印刷されている「定型的文言」によって足りるであろう。運送人は、運送書類上の定型的文言を根拠に、運送人としての役割を代理人のそれに低め、また運送人の責任を軽減すべきではない。

定期船取引では、荷主はそのサービスを契約する運送人が誰かをコントロールできず、それで、原因調査に高額のコストを伴って国際海事法廷に訴を提起するのは本当に勝訴し

得る請求を遂行するにも、主要な不利事項となる。

6 [損失の通知について (CMIドラフト6.9)] ⇔古田注：現20条

提案されている3日の制限は、適切でなく、殆どの場合にそれに沿った実施は不可能である。

この通知期間は、貨物が複雑でなく、損害がよりはっきりし、且つ到達地での貨物扱いが自動化されていない一世紀以前に設定されたものである。

IUMIは、7日の通知期間が、door to doorであるかport to portであるかにかかわらず全ての積荷にとって合理的と信じる。荷受人に物品を検査するための現実的な機会を与えることになるからである。現今は取引の量が増大しており、且つ引渡された後荷受人には、安全性、検査・報告が求められることが更に増大している。ある例ではこれは損害の早期確認を導くであろうが、他の優先事項が運送人への通知を遅らすことになっている。自動検認管理システムや食品安全検査などがその例である。

7 [提訴期限について (CMIドラフト14.1)] ⇔古田注：現66条

これは、貨物保険者にとって、現実的に重要性のある基本的事項である。1年という短い期限制限は、期限制限になることから請求権を保全するために不必要な訴訟が起こる。

不必要な訴訟と余分な人員の費用を正確に見積もることは不可能であるが、その不必要な法的手続コストは、請求により回復できた金額の10%超となろう。この訴訟コストは、制限期間が拡張されれば大幅に減少するであろう。IUMIは、この期間は、ハンブルク・ルールや最近採択された内水路貨物運送に関する2000年ブダペスト条約、1999年モントリオール条約と同じように、2年であるべきと信じる。

1年の期間制限が拡張されなければ、期間制限は運送人が請求に対して考慮している間は外す (be tolled) べきである。荷受人は引渡に続く限られた時間内に予備的な通知を与えることを強いられている。運送人はその時点において貨物を検査する権利を持っている。貨物の利害関係者は、損害賠償請求を提起する際に、救助（それは、実際に損害の改善ないし手直しを含んでいるのであれば、期間の延長ができる）が効果的に実施されたことを証明する義務がある。

最良の慣行は、最も効果的な方法はこの過程の間を通じて運送人に知らせめ且つ関与させることであると教えている（例えば、意見ないし再検査に加わることにより）。

かてて加えて、運送人から情報をとるには時間がかかり、仮に情報がついに取れたとしても、それに時間がかかったことで貨物が不利を蒙るべきではない。原因究明は、特に海上保安当局及び／乃至法廷自身が災害を検査し及びその発見事項をしばしば出版するときは、これも長くかかり得る。

加えて、期間の延長は、本来の当事者のために、本来の当事者から得られるというのも、馬鹿げたことである。これはしばしば、誰が訴権を持っているか及び誰が運送契約上の責任があるかを他確かめるために、法律専門家の助けを求めて時間を消耗する複雑な法的事項である。

我々は1年の提訴期限を維持する目的が殆ど理解できないのであるが、その理由は運送人のいかなるコストもセーブしないものであるし、任意に短い訴期限を設けて貨物の求償を本当に複雑な結果にしてしまい得るからである。更に、現在のシステムは、請求の取扱に不必要な遅延をする運送人に益するので、極めて不公正なものと思われる。

8 [契約自由の制限と適用範囲について (CMIドラフト3, 17)] ⇔古田注：現2条, 88・89条

明らかに、条約案の規定からの適用除外契約を当事者に認めることは、制度の統一を減ずることになるだろう。そこで、IUMIは、適用除外契約の可能性は制限されるべきと信じる。

契約当事者は、規定を除外を契約する資格を与えられるべきでない。ヘーグやヘーグ・ウィスビー・ルールでは、当事者は、特殊な契約の場合や非流通貨物受領書による場合、そしてそこでは契約の実質が特殊な契約であることを正当化され且つ通常取引で為された通常の商業積荷でない場合には、規定を除外する契約ができる。我々は、この立場は本条約案でも維持されるべきと信ずる。

加えて、第三者は、合意の当事者として条約案の規定を除外して契約することが認められている場合は、拘束されるべきではない。

しかしながら、傭船契約に関する規定はスペースであれスロットであれ、又生動物の運送は、強行規定である必要はない。

9 [法 廷]

紛争の裁判及び仲裁についての可能な法廷規定に関して、IUMIの会員間からいくつかの深刻な懸念が表明されている。IUMIは、ハンブルク・ルールに入れられている言語の採用を主張する。同ルールでは、請求者は選択リストから法廷を選ぶことができ、それには発送された場所若しくは引渡地が含まれている。契約運送人と荷送人は、荷受人が同意していない法廷地及びその選択を強要することを許されるべきではない。

[参考: 2]

UNCITRAL Draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]

原文と試訳 2004.3.23 A/CN.9/WG.III/WP.36 による 12 会期修正現在

- * [] 内の部分は、最終的に統一的結論に至らなかった部分として表示されている。
- * 試訳の一部は、藤田・海上物品運送法の国際的統一へ向けての新たな展開・ジュリス 1219 号 35 頁以下 及び著者が諸会議等で入手したものを参考にした。
- * 13 会期報告書 (2004.5.24 A/CN.9/552) に WG.III の決定がある条項は、筆者なりの理解でそれを条項の末尾に附記した。報告書は条約案の条項毎の構成になっているので、特に該当頁は示さない。
- * CMI Final Draft の原文と試訳は、著者の流経大・物流問題研究 No.42「万国海法会運送法 INSTRUMENT 最終案の試訳と若干の所見」を参照

TABLE OF CONTENTS

Chapter 1	General Provisions	Art.1.~Art. 2.
Chapter 2	Electronic Communication	Art. 3. ~ Art.6.
Chapter 3	Period of Responsibility	Art.7.~Art. 9.
Chapter 4	Obligations of the Carrier	Art. 10 ~Art. 13
Chapter 5	Liability of the Carrier	Art.14 ~ Art.21
Chapter 6	Additional provisions relating to carriage by sea	Art.22~Art.24
Chapter 7	Obligations of the Shipper	Art.25 ~ Art.32
Chapter 8	Transport Documents and Electric Records	Art.33~Art.40
Chapter 9	Freight	Art.41 ~ Art.45
	(以下次稿)	
Chapter 10	Delivery to the Consignee	Art.46 ~ Art.52
Chapter 11	Right of Control	Art.53 ~ Art.58
Chapter 12	Transfer of Rights	Art.59 ~ Art.62
Chapter 13	Rights of Suit	Art.63 ~ Art.65
Chapter 14	Time for Suit	Art.66 ~ Art.71
Chapter 15	Jurisdiction	Art.72 ~ Art.75
Chapter 16	Arbitration	Art.76 ~ Art.80 bis
Chapter 17	General Average	Art.81 ~ Art.82
Chapter 18	Other Conventions	Art.83 ~ Art.87
Chapter 19	Limits of Contractual Freedom	Art.88 ~ Art.89

CHAPTER 1. GENERAL PROVISIONS

Article 1 DEFINITIONS 定義

For the purposes of this Instrument : 本 Instrument での使用目的 :

(a) **WP.36 修正** Contract of carriage means a contract under which a carrier, against payment of freight, undertakes to carry goods by sea from a place in one State to a place in another State ; such contract may also include an undertaking by such carrier to carry the goods by other modes prior to or after the carriage by sea.

運送契約とは、運送人が、運賃を対価に、ある国の場所から他の国の場所へ物品の海上運送を引受ける契約を言い、そのような契約には、その運送人によって海上運送の前又は後の運送を他の輸送手段によって引受けるものも含まれる。

* 古田注 : 海上運送部分が from a place in one State to a place in another State でなければならない。

(b) Carrier means a person that enters into a contract of carriage with a shipper.

運送人とは、荷送人と運送契約を締結している者をいう。

* 古田注 : 利用運送人も Carrier となる。

UNCITRAL海上物品運送条約案暫定修正状況へのユーザーサイドからの視点 (一)

- (c) **Consignor** means a person that delivers the goods to the carrier or a performing party for carriage.

運送品委託人とは、運送のために運送人又は履行当事者に該物品を引渡す者をいう。

* 古田注：運送品委託人の関係規定は、31、33、49条(b)

- (d) **Shipper** means a person that enters into a contract of carriage with a carrier.

荷送人とは、運送人と運送契約を締結する者を言う。

- (e) **WP.36 修正** “Performing party” means a person other than the carrier that physically performs or undertakes physically to perform any of the carrier’s responsibilities under a contract of carriage, including the carriage, handling, custody, or storage of the goods, to the extent that that person acts, either directly or indirectly, at the carrier’s request or under the carrier’s supervision or control. The term “performing party” includes maritime performing parties and non-maritime performing parties as defined in subparagraphs (f) and (g) of this paragraph but does not include any person who is retained by shipper or consignee, or is an employee, agent, contractor, or subcontractor of a person (other than the carrier) who is retained by a shipper or consignee.

「履行当事者」とは、運送人以外の者で、物品の運送、荷扱い(handling)、保管(custody)または積付(storage)を含む運送契約の下で運送人が負う義務を、現実に履行しあるいは現実に履行することを引受け、運送人の要請によりあるいは運送人の監督支配のもとで、直接又は間接に行動する限りの者を言う。「履行当事者」の文言は、本項(f)号及び(g)号に規定する海事履行当事者と非海事履行当事者を含むが、荷送人あるいは荷受人に使われている者、もしくは荷送人あるいは荷受人に使われている使用人、代理人、請負人あるいは(運送人以外の)者の下請人を含まない。

* 古田注：履行当事者の要件は、列挙の中核的業務のいずれかを含む運送人が負う運送契約上の義務の一部または全部を、現実に履行し又は現実に履行することを引受ける者であるから、中間の取次や運送取扱、利用運送人は、履行当事者に該当しない。

- (f) **WP.36 の(e)修正** “Maritime performing party” means a performing party who performs any of the carrier’s responsibilities during the period between the arrival of the goods at the port of loading [or, in case of trans-shipment, at the first port of loading] and their departure from the port of discharge [or final port of discharge as the case may be]. The performing parties that perform any of the carrier’s responsibilities inland during the period between the departure of the goods from a port and their arrival at another port of loading shall be deemed not to be maritime performing parties.

「海事履行当事者」とは、船積港[あるいは積替荷の場合は、最初の船積港]に物品が到着した時点と、荷卸港[あるいは場合によっては最終荷卸港]からの物品の出発までの間の、運送人の責任事項を実践する履行当事者を言う。

物品の港からの出発と他の船積港への到着の間の運送人の内陸責任事項を実践する履行当事者は、海事履行当事者とは看做されないものとする。

* 古田注：第二文は、例えば横浜港 CY 受けて船積港東京港への横持ちは、海上で横持ちする場合も、海事履行当事者に該当しないことを示している。海事履行当事者は、船積港⇄荷揚港に限っての概念。

- (g) **WP.36 の(e)修正** “Non-maritime performing party” means a performing party who performs any of the carrier’s responsibilities prior to the arrival of the goods at the port of loading or after the departure of the goods from the port of discharge.

「非海事履行当事者」とは、物品の船積港到着以前と荷卸港からの物品の出発以降の運送人の責任事項を実践する履行当事者を言う。

- (h) **Holder** means a person that is for the time being in possession of a negotiable transport document or has the exclusive [access to] [control of] a negotiable electronic record, and either:
- (i) if the document is an order document, is identified in it as the shipper or the consignee, or is the person to whom the document is duly endorsed, or
 - (ii) if the document is a blank endorsed order document or bearer document, is the bearer thereof, or
 - (iii) if a negotiable electronic record is used, is pursuant to article 6 able to demonstrate that it has [access

to] [control of] such record.

所持人とは、その時点で流通可能な運送書類の所持をしている者、あるいは流通可能な電子的記録〔への排他的なアクセス〕／〔に関する排他的な支配〕を有する者で、且つ次のいずれかの場合を言う。

(i) 指図式書類の場合には、荷送人あるいは荷受人として記載されている者、もしくは適式に裏書がなされている者、あるいは

(ii) 白地式裏書がされた指図式書類あるいは持参人式書類の場合には、その持参人、あるいは

(iii) 流通可能な電子的記録が用いられる場合には、6条に従って、その記録〔への排他的なアクセス〕／〔に関する排他的な支配〕を有することが証明できる者。

* 古田注：Holder は、流通可能な運送書類ないし電子的記録に限定されている⇔Straight B/L は廃止されている。この条約案では流通可能なものについて、運送書類の場合は、第三者を記名荷受人指図式として発行されても荷送人が所持しているうちは、荷送人が Holder であり、電子的記録の場合は、第三者が Holder を accept しないうちは荷送人が Holder である。

(i) Right of control has the meaning given in article 49.

運送品処分権は、49条で与えられている効力を有する。

(j) Controlling party means the person that pursuant to article 11.2 is entitled to exercise the right of control.

運送品処分権者とは、50条に従い運送品処分権を行使する権利を与えられている者をいう。

(k) Consignee means a person entitled to take delivery of the goods under a contract of carriage or transport document or electronic record.

荷受人とは、運送契約もしくは運送書類ないしは電子的記録の下で、当該物品の引渡を受ける権利が授与されている者をいう。

(l) Goods means the wares, merchandise, and articles of every kind[whatsoever that a carrier or a performing party [received for carriage] [undertakes to carry under a contract of carriage] and includes the packing and any equipment and container not supplied by or on behalf of the carrier or a performing party.

物品とは、商品、製品、およびあらゆる種類の品物で、運送人もしくは履行当事者が〔運送のために受領した〕〔運送契約に基づき運送を引受ける〕ものを言い、運送人もしくは履行当事者により供給されたものでない乃至はそれらの者のためでない包装やあらゆる器具・コンテナを含む。

(m) Transport document means a document issued pursuant to a contract of carriage by the carrier or a performing party that

(i) evidences the carrier's or a performing party's receipt of goods under a contract of carriage, or

(ii) evidences or contains a contract of carriage,

or both.

運送書類とは、運送人もしくは履行当事者により運送契約に従って発行される書類で、

(i) 運送契約に基づく運送人もしくは履行当事者の物品の受領を証するもの、または

(ii) 運送契約を証しあるいは運送契約を含むもの、

あるいは両方であるものを言う。

(n) Negotiable transport document means a transport document that indicates, by wording such as "to order" or "negotiable" or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law governing the document, that the goods have been consigned to the order of the shipper, to the order of the consignee, or to bearer, and is not explicitly stated as being "non-negotiable" or "not negotiable".

流通可能な運送書類とは、「指図式」あるいは「流通可能」の表現により、ないしはその記録を規制する法により同じ効力を有するものと認識されているその他の適当な表現により、当該物品が荷送人の指図あるいは荷受人の指図に委ねられていることを示しており、且つ「流通不能」である旨が明らかに宣言されていない記録を言う。

(o) Non-negotiable transport document means a transport document that does not qualify as a negotiable transport document.

流通不能運送書類とは、流通可能運送書類としての資格が付与されていない運送書類を言う。

(p) Electronic communication means communication by electronic, optical, or digital images or by similar means

UNCITRAL海上物品運送条約案暫定修正状況へのユーザーサイドからの視点(一)

with the result that the information communicated is accessible so as to be usable for subsequent reference.

Communication includes generation, storing, sending and receiving.

電子的通信とは、通信された情報がその後の照合に用いられるようにアクセスできる結果を伴う、電子的、光学的あるいはデジタル画像による、もしくは類似の手段による通信をいう。

通信は、生成、記憶、送出および受信を含む。

(q) Electronic record means information in one or more messages issued by electronic communication pursuant to a contract of carriage by a carrier or a performing party that

(i) evidences the carrier's or a performing party's receipt of goods under a contract of carriage, or

(ii) evidences or contains a contract of carriage, or both.

It includes information attached or otherwise linked to the electronic record contemporaneously with or subsequent to its issue by the carrier or a performing party.

電子的記録とは、運送人または履行当事者により運送契約に従って電子的通信により発行された一つないし複数のメツセージにある次の情報をいう。

(i) 運送契約の物品の運送人ないし履行当事者の受領を証明し、あるいは

(ii) 運送契約を証明しあるいは運送契約を包含、もしくは(i)(ii)両方。

運送人あるいは履行当事者によって発行と同時にあるいは爾後的に添付・あるいは結合された情報をも含む。

(r) Negotiable electronic record means an electronic record

(i) that indicates, by statements such as "to order", or "negotiable", or other appropriate statements recognized as having the same effect by the law governing the record, that the goods have been consigned to the order of the shipper or to the order of the consignee, and is not explicitly stated as being "non-negotiable" or "not negotiable", and

(ii) is subject to rules of procedure as referred to in article 6, which include adequate provisions relating to the transfer of that record to a further holder and the manner in which the holder of that record is able to demonstrate that it is such holder.

流通可能な電子的記録とは、次の電子的記録を言う。

(i) 「指図式」あるいは「流通可能」の宣言により、ないしはその記録を規制する法により同じ効力を有するものと認識されているその他の適当な宣言により、当該物品が荷送人の指図あるいは荷受人の指図に委ねられていることを示しており、且つ「流通不能」である旨明らかに述べられていないことを宣言している記録、および

(ii) 6条による手続の規則に従うものであり、それは爾後の所持人への電子的記録の譲渡及びその記録の所持人が所持人であることを証明できる方法に関する適切な規定を含んでいるものである。

(s) Non-negotiable electronic record means an electronic record that does not qualify as a negotiable electronic record.

流通不能電子的記録とは、流通可能電子的記録としての資格が付与されていない電子的記録を言う。

(t) Contract particulars means any information relating to the contract of carriage or to the goods (including terms, notations, signatures and endorsements) that appears in a transport document or an electronic record.

契約明細とは、運送契約もしくは当該物品に関するあらゆる情報(約定、記号、署名及び裏書を含む)で、運送書類もしくは電子的記録に現れているものをいう。

(u) Container means any type of container, transportable tank or flat, swapbody, or any similar unit load used to consolidate goods, [capable of being carried by sea] [designed for carrying by sea] and any equipment ancillary to such unit load.

コンテナとは、あらゆるタイプのコンテナ若しくは運搬できるタンクもしくは平板、あるいは混載に用いられるあらゆる類似のユニット・ロード、およびそのような[海上運送が可能な][海上運送のために計画された]ユニット・ロードの補助用具を含む。

(v) Freight means the remuneration payable to the carrier for the carriage of goods under a contract of carriage.

運賃とは、運送契約に基づく物品の運送につき、運送人に支払うべき報酬をいう。

Article 2 WP.36 修正 Scope of application 適用範囲

1. Subject to paragraph 3, this Instrument applies to all contracts of carriage if
 - (a) the place of receipt [or port of loading] specified either in the contract of carriage or in the contract particulars is located in a Contracting State, or
 - (b) the place of delivery [or port of discharge] specified either in the contract of carriage or in the contract particulars is located in a Contracting State, or
 - (c) [the actual place of delivery is one of the optional places of delivery specified either in the contract of carriage or in the contract particulars and is located in a Contracting State, or]
 - (d) the contract of carriage provides that this Instrument, or the law of any State giving effect to it, is to govern the contract.

[1 bis. A contract that contains an option to carry the goods by sea shall be deemed to be a contract of carriage

2. This instrument applies without regard to the nationality of the ship, the carrier, the performing parties, the shipper, the consignee, or any other interested parties.

3. This Instrument does not apply to charter parties, [contracts of affreightment, volume contracts, or similar agreements].

4. Notwithstanding paragraph 3, if a negotiable transport document or a negotiable electronic record is issued pursuant to a charter party, [contract of affreightment, volume contract, or similar agreement], then the provisions of this Instrument apply to the contract evidenced by or contained in that document or that electronic record from the time when and to the extent that the document or that electronic record governs the relation between the carrier and a holder other than the charterer.

5. If a contract provides for the future carriage of goods in a series of shipments, this Instrument applies to each shipment to the extent that paragraph 1, 2,3 and 4 so specify.

第1項 本条3項に従い、本条約案は次の全ての運送契約に適用される。

- (a) 運送契約が契約明細に特定された受取地〔又は船積港〕のいずれかが締約国に存する、または
- (b) 運送契約が契約明細に特定された引渡地〔又は荷揚港〕のいずれかが締約国に存する、または
- (c) [引渡の実際の場合が運送契約が契約明細に特定された任意選択地の一つであり、且つ締約国に存する、または]
- (d) 運送契約が、本条約もしくは本条約を実施しているいずれかの締約国の法が、当該契約を律すると定めていること。

第1項の2 物品を海上で運送する選択肢を含む契約は、「運送契約」と看做されるものとする。

第2項 本条約は、船舶、運送人、履行当事者、荷送人、荷受人あるいはいかなるその他の利害関係者の国籍いかににかかわらず適用される。

第3項 本条約は、傭船契約〔傭船する場合の条件に関する契約、数量契約もしくは類似の合意〕には適用しない。

第4項 3項にかかわらず、傭船契約〔傭船する場合の条件に関する契約、数量契約もしくは類似の合意〕に従って流通可能な運送書類ないし電子的記録が発行されたときは、本条約案の規定は、その運送書類ないし電子的記録が運送人と傭船者以外の所持人間の関係を律する時およびその限度で、その時点から当該運送書類ないし電子的記録により証され或いは含まれる契約に適用される。

第5項 契約が将来にわたる物品運送の一連の船積を定めている場合は、本条約案は、第1～4項が条件として指定している範囲の積荷に適用される。

* 古田注 ①本条約案が適用される「運送契約」は、第1条(a)に該当する契約（海上運送部分の国際性）でなければならない縛りがある。

②第3項の傭船契約 Charter Party には定期傭船契約も含まれることが、CMI Final Draft の注記に示されている（CMI YEARBOOK 2001 545 頁）。

③12 会期に Ocean liner service agreements への本条約適用除外（米国提案）が審議されたが、結

論に至らず、条約案文の修正は同会期では見送られている。

CHAPTER 2. ELECTRONIC COMMUNICATION

Article 3

Anything that is to be in or on a transport document in pursuance of this Instrument may be recorded or communicated by using electronic communication instead of by means of the transport document, provided the issuance and subsequent use of an electronic record is with the express or implied consent of the carrier and the shipper.

本条約に従って運送書類に含まるべき如何なる事項も、電子的記録の発行および爾後の使用が、運送人と荷送人の明示もしくは黙示の合意がある場合に限り、運送書類によることに代え、電子的通信を用いての記録もしくは通信にされることが出来るものとする。

Article 4

1. If a negotiable transport document has been issued and the carrier and the holder agree to replace that document by a negotiable electronic record,

- (a) the holder shall surrender the negotiable transport document, or all of them if more than one has been issued, to the carrier; and
- (b) the carrier shall issue to the holder a negotiable electronic record that includes a statement that it is issued in substitution for the negotiable transport document,

whereupon the negotiable transport document shall cease to have any effect or validity.

流通可能な運送書類が発行されていて、運送人と所持人が流通可能な電子的記録によってその運送書類に代置することを合意するときは、

- (a) 所持人が、当該流通可能な運送書類を、もしくはそれが複数通発行されているときはその全通を運送人に引渡すものとし、且つ
- (b) 運送人は、流通可能運送書類に代えて発行された旨の表明を含む流通可能電子的記録を当該所持人に発行するものとする。

ここにおいて、その流通可能運送書類は、効力ないし有効性の保持を終了するものとする。

2. If a negotiable electronic record has been issued and the carrier and the holder agree to replace that electronic record by a negotiable transport document,

- (a) the carrier shall issue to the holder, in substitution for that electronic record, a negotiable transport document that includes a statement that it is issued in substitution for the negotiable electronic record; and
- (b) upon such substitution, the electronic record shall cease to have any effect or validity.

流通可能電子的記録が発行されていて、運送人と所持人が当該電子的記録を流通可能運送書類によって代置することに合意するときは、

- (a) 運送人は、流通可能で電子的記録に代置して発行された旨の表明を含む流通可能運送書類を電子的記録に代えて、所持人に発行するものとし、且つ
- (b) そのような代置により、電子的記録は効力ないし有効性の保持を終了するものとする。

Article 5

The notices and confirmation referred to in articles 20(1)·(2)·(3), 34(1)(b) and 47, the declaration in article 68 and the agreement as to weight in article 37(1)(c) may be made using electronic communication, provided the use of such means is with the express or implied consent of the party by whom it is communicated and of the party to whom it is communicated. Otherwise, it must be made in writing.

20条1・2・3項、34条1項b号及び47条所定の通知および確認、68条の宣言および37条1項c号の重量に関する合意は、電子的通信を用いてなされ得るものとする。但し、そのような手段の使用は、通報される当事者と通

報する当事者の明示または黙示の承諾がなければならない。 そうでない場合は、書面によらねばならない。

Article 6

The use of a negotiable electronic record shall be subject to rules of procedure agreed between the carrier and the shipper or the holder mentioned in article 1(r). The rules of procedure shall be referred to in the contract particulars and shall include adequate provisions relating to

- (a) the transfer of that record to a further holder,
- (b) the manner in which the holder of that record is able to demonstrate that it is such holder, and
- (c) the way in which confirmation is given that
 - (i) delivery to the consignee has been effected; or
 - (ii) pursuant to articles 4(2) or 49(a)(ii), the negotiable electronic record has ceased to have any effect or validity.

流通可能電子的記録の使用は、運送人と、荷送人もしくは1条r号条の所持人間で合意した手続の規則に従うものとする。 その手続規則は、契約明細に言及されているものとし、且つ次に関する適切な規定を含むものとする。

- (a) 爾後の所持人へのその記録の譲渡、
- (b) その記録の所持人が、そのような所持人たることを証明することが出来る方法、及び
- (c) 次の確認が与えられる方法
 - (i) 荷受人への引渡が果たされていること、または
 - (ii) 4条2項もしくは49条a号(i)に従って、流通可能電子的記録が効力ないし有効性の保持を失っていること。

CHAPTER 3. PERIOD OF RESPONSIBILITY

Article 7

1. Subject to article 9, the responsibility of the carrier for the goods under this Instrument covers the period from the time when the carrier or a performing party has received the goods for carriage until the time when the goods are delivered to the consignee.

9条に従い、本条約のもとでの物品に関する運送人の責任は、運送人もしくは履行当事者が運送のために物品を受領した時点から、物品が荷受人に引渡される時点までの期間をカバーする。

2. The time and location of receipt of the goods is the time and location agreed in the contract of carriage or, failing any specific provision relating to the receipt of the goods in such contract, the time and location that is in accordance with the customs, practices, or usages in the trade. In the absence of any such provisions in the contract of carriage or of such customs, practices, or usages, the time and location of receipt of the goods is when and where the carrier or a performing party actually takes custody of the goods.

物品受領の時および場所は、運送契約で合意された時および場所、あるいはその契約に物品受領に関する別段の規定がない場合は、慣習、慣例もしくは取引における慣行に従った時および場所とする。 契約にそのような規定も、あるいはそのような慣習、慣例、慣行もない場合は、物品受領の時および場所は、運送人もしくは履行当事者が現実に物品の保管を引受けた時および場所とする。

3. The time and location of delivery of the goods is the time and location agreed in the contract of carriage, or, failing any specific provision relating to the delivery of the goods in such contract, the time and location that is in accordance with the customs, practices, or usages in the trade. In the absence of any such specific provision in the contract of carriage or of such customs, practices, or usages, the time and location of delivery is that of the discharge or unloading of the goods from the final vessel or vehicle in which they are carried under the contract of carriage.

物品引渡の時および場所は、運送契約で合意された時および場所、あるいは契約に物品の引渡に関する別段の規定を欠く場合は、慣習、慣例もしくは取引の慣行に従った時および場所とする。 そのような別段の定めが運送

UNCITRAL海上物品運送条約案暫定修正状況へのユーザーサイドからの視点(一)

契約またはそのような慣習、慣例もしくは慣行にない場合は、引渡の時および場所は、物品が運送契約のもとで運送された最終の船舶または車両からの荷揚げもしくは荷卸の時および場所とする。

4. If the carrier is required to hand over the goods at the place of delivery to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulation applicable at the place of delivery, the goods must be handed over and from whom the consignee may collect them, such handing over will be regarded as a delivery of the goods by the carrier to the consignee under paragraph 3.

運送人が、引渡の場所の法もしくは規則により、当局もしくは他の第三者への移管を求められ、当該物品は移管されねばならず、且つ荷受人はそのような者から物品を受取るものとされている場合は、そのような移管は第3項の下での運送人による荷受人への物品の引渡とみなされる。

[Article 8 Carriage preceding or subsequent to sea carriage]

1. Where a claim or dispute arises out of loss of or damage to goods or delay occurring solely during either of the following periods:

- (a) from the time of receipt of goods by the carrier or a performing party to the time of their landing on to the vessel;
- (b) from the time of their discharge from the vessel to the time of their delivery to the consignee;

and, at the time of such loss, damage or delay, there are provisions of an international convention [or national law] that

- (i) according to their terms apply to all or any of carrier's activities under the contract of carriage during that period, [irrespective whether the issuance of any particular document is needed in order to make such international convention applicable], and
- (ii) make specific provisions for carrier's liability, limitation of liability, or time for suit, and
- (iii) cannot be departed from by private contract either at all or to the detriment of the shipper,

such provisions shall, to the extent that they are mandatory as indicated in (iii) above, prevail over the provisions of this instrument.]

「海上運送に先行しあるいは後続する運送」(複合輸送の場合: 訳者注)

[クレームもしくは争が、もっぱら次のいずれかの期間に生じている物品の滅失または毀損から起きている場合:

- (a) 運送人あるいは履行当事者による物品の受取から船舶への船積みまでの期間、
- (b) 船舶からの荷揚げから荷受人までの引渡しまでの期間、

且つ、当該物品の滅失・毀損または遅延が生じた時点において、次のような国際条約[又は国内法]の規定が存在するときは、

- (i) その規定の条件に従い、当該期間の運送契約に基づき行なわれる運送人の活動の全部または一部に適用されるものであり[特定の書類の発行が当該国際条約が適用されるために要求されているかにはかわらず]、
- (ii) 運送人の責任、責任制限、訴訟期間について具体的な規定をおくものであり、且つ
- (iii) 契約により全く変更できないか又は荷送人に不利に変更できないもの、

そのような規定は、それらが(iii)で示された強行的な性格である範囲で、本条約の規定に優先する。]

- [2. The provisions under article 8 shall not affect the application of article 18(2).]

[本条の規定は、18条2項(強行適用される国際条約及び国内法の最も高額の責任限度額適用: 古田注)の適用に影響を与えないものとする。]

- [3. Article 8 applies regardless of the national law otherwise applicable to the contract of carriage.]

[本条は、ほかの点では運送契約に適用される国内法を無視して適用される。]

Article 9 Mixed contracts of carriage and forwarding

1. The parties may expressly agree in the contract of carriage that in respect of a specified part or parts of the transport of the goods the carrier, acting as agent, will arrange carriage by another carrier or carriers.

当事者は、物品の運送の特定された部分について、運送人が代理人として、他の運送人による運送を手配できることを、運送契約の中で明示の合意をすることができる。

2. In such event the carrier shall exercise due diligence in selecting the other carrier, conclude a contract with such other carrier on usual and normal terms, and do everything that is reasonably required to enable such other carrier to perform duly under its contract.

その様な場合、運送人は当該他の運送人の選択に相当なる注意を払い、その様な他の運送人と通常且つ標準の条件で契約を締結するものとし、且つその契約のもとでそのような他の運送人が正しく遂行するのを可能とするために合理的に要求されることは何でも行うものとする。

CHAPTER 4. OBLIGATIONS OF THE CARRIER

Article 10

The carrier shall, subject this Instrument and in accordance with the terms of the contract of carriage, [properly and carefully] carry the goods to the place of destination and deliver them to the consignee.

運送人は、本条約に従い、且つ運送契約の条件に則り、物品を〔適切に且つ注意して〕到達地に運び、且つそれを荷受人に引渡すものとする。

Article 11

1. The carrier shall during the period of its responsibility as defined in article 7, and subject to article 8, properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods.

運送人は、7 条に規定された責任期間の間、8 条に従い、適切かつ注意深く物品の積込み、取扱い、積み付け、運送し、保存し、保管しおよび荷揚げするものとする。

[2. The parties may agree that certain of the functions referred to in paragraph 1 shall be performed by or on behalf of the shipper, the controlling party or consignee. Such an agreement must be referred to in the contract particulars.]

当事者は、前項条に規定された役割の一部が、荷送人、運送品処分権者もしくは荷受人によって、あるいはこれらの者のためにする者によりなされるものとするを、合意することができる。そのような合意は、契約明細で言及されねばならない。

Article 12

Variant A

Notwithstanding articles 10 , 11, and 13(1), the carrier may decline to load, or may unload, destroy, or render goods harmless or take such other measures as are reasonable if goods are, or reasonably appear likely during its period of responsibility to become, a danger to persons or property or an illegal or unacceptable danger to the environment.

A 案 10 条、11 条、及び 13 条 1 項にかかわらず、運送人は、積込を断り、あるいは荷卸し、破壊もしくは無害化し、あるいは他の合理的な処置を、もし物品がその責任期間中に、人身もしくは財物に危険、もしくは環境に違法ないし許容できない危険になり、もしくはそのように合理的に思われるときは、執ることができる。

Variant B

Notwithstanding articles 10 , 11, and 13(1), the carrier may unload, destroy or render dangerous goods harmless if they become an actual danger to life or property.

B 案 10 条、11 条、及び 13 条 1 項にかかわらず、運送人は、危険性を有する物品が、現実生命又は財産に危険を生ぜしめたときは、当該物品を荷下ろしし、破壊し、又は無害化することができる。

Article 13 WP.36 修正 Additional obligations applicable to the voyage by sea

1. The carrier shall be bound, before, at the beginning of, and during the voyage by sea, to exercise due diligence to:

UNCITRAL海上物品運送条約案暫定修正状況へのユーザーサイドからの視点(一)

- (a) make and keep the ship seaworthy;
- (b) properly man, equip and supply the ship and keep the ship so manned, equipped and supplied throughout the voyage;
- (c) make and keep the holds and other parts of ship in which the goods are carried, including containers where supplied by the carrier, in or upon which the goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation.

[2. Notwithstanding articles 10,11, and 13(1), the carrier may sacrifice goods when the sacrifice is reasonably made for the common safety or for the purpose of preserving from peril human life or other property involved in the common adventure.]

第1項 運送人は、航海の前、海上航海の開始時および航海中において、次に対し相当な注意を払うよう拘束されるものとする。

- (a) 船舶を航海に耐えるようにし且つそれを維持すること
- (b) 相応の海員、船舶の機装および備品の補給、且つ、それを航海を通じて維持すること
- (c) その中で物品が運送される船倉その他船舶の箇所、それにはその中または上で物品が運送される運送人により供給されたコンテナを含み、それらを物品の受け入れ、運送および保存に適し且つ安全にすること且つ維持すること

第2項 [10条、11条及び13条1項の規定にかかわらず、運送人は、その犠牲供与が共同の安全のために或いは共同の危険にある他の財産を守る目的で合理的に為されるときは、物品を犠牲に供することができる。]

CHAPTER 5. LIABILITY OF THE CARRIER

Article 14 WP.36 修正 Basis of liability

1. The carrier shall be liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the [claimant] proves that

- (a) The loss, damage, or delay; or
- (b) The occurrence that caused [or contributed to] the loss, damage, or delay

took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 3, unless [and to the extent] the carrier proves that neither its fault nor the fault of any person mentioned in article 14 bis caused [or contributed to] the loss, damage or delay.

第1項 運送人は、[請求者が] 次の(a)又は(b)が第三章に規定された運送人の責任期間内に生じたことを証明したときは、物品の滅失・毀損、延着が原因の損害につき責に任ずるものとする。但し、運送人が、その滅失・毀損ないし遅延を引き起こした[あるいはそれに寄与した]14条の2に挙げられた者の過失でもなく運送人の過失でもないことを証明したときは、[証明された限りで]その限りでない。

- (a) 滅失・毀損または遅延 あるいは
- (b) 滅失・毀損または遅延を引き起こし[又はそれに貢献した]出来事

2. Without prejudice to paragraph 3, if [and to the extent] the carrier, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 1 proves that the loss, damage or delay was caused by one of the following events:

- (a) [Act of God], war, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots and civil commotions;
- (b) Quarantine restrictions; interference by or impediments created by governments, public authorities, rulers or people [including interference by or pursuant to legal process];
- (c) Act or omission of the shipper, the controlling party or the consignee;
- (d) Strikes, lockouts, stoppages or restraints of labour;
- (e) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent quality, defect, or vice of the goods;
- (f) Insufficiency or defective condition of packing or marking;
- (g) Latent defects in the ship not discoverable by due diligence;

- (h) Handling, loading, stowage or unloading of the goods by or on behalf of the shipper, the controlling party or the consignee;
- (i) Acts of the carrier or a performing party in pursuance of the powers conferred by article 12 and 13(2) when the goods have become a danger to persons, property or the environment or have been sacrificed;
- (j) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

Then the carrier shall be liable for such loss, damage or delay if [and to the extent] the claimant proves that:

- (i) The fault of the carrier or of a person mentioned in article 14 bis caused [or contributed to] the event on which the carrier relies under this paragraph: or
- (ii) An event other than those listed in this paragraph contributed to the loss, damage or delay. In this case, liability is to be determined in accordance with paragraph 1.

第2項 第3項にかかわらず、運送人が、前第1項に規定された過失の不存在に代えて、当該滅失・毀損または遅延が次の(a)~(j)の事実の一つにより生じたことを証明すれば〔その限度で〕責任がない。

- (a) 〔不可抗力〕、戦争、交戦状態、武装闘争、海賊行為、テロ行為、騒擾および暴動、
- (b) 検疫拘束、政府による干渉もしくは政府が設けた支障、公的機関の規則もしくは刑事訴追〔法手続によるもしくは従った干渉を含む〕、
- (c) 荷送人、運送品処分権者もしくは荷受人の作為または不作為、
- (d) ストライキ、ロックアウト、労働者の作業中止もしくは閉鎖、
- (e) 容積もしくは重量の消耗又は物品の固有の性質もしくは欠陥から生じるその他のいかなる滅失ないし毀損
- (f) 梱包またはマーキングの不完全もしくは瑕疵、
- (g) 相当な注意をもってしても発見できない船舶の欠陥
- (h) 荷送人、運送品処分権者もしくは荷受人によるまたはそれらの者に代わってする物品の取扱、積込、保管、または荷揚げ、
- (i) 物品が人命、財産もしくは環境に危険になっているとき、または物品が犠牲に供されたときの 12 条および 13 条 2 項により授与された権限の遂行における運送人もしくは履行当事者の行為
- (j) 運送人の現実の過失ないし関与なしに生じ、あるいは運送人の代理人又は使用人の実際の過失ないし怠慢なしに生じた如何なるその他の原因。なお、その示された事実による利益がある請求者は、立証責任を負担する者とする。

次いで、請求者が次の立証をしたときは〔その限度で〕、運送人はそのような滅失・毀損又は遅延に責を負うものとする。

- (i) 運送人ないし 14 条の 2 に挙げられている者の過失が、本項で運送人が依存する事実を引き起こし〔あるいはそれに寄与していること、あるいは
- (ii) 本項に掲げられた以外の事実が、当該滅失・毀損又は遅延に寄与したこと。この場合においては、責任は第 1 項に即して決せられる。

3. To the extent that the [claimant] proves [that there was] [that the loss, damage, or delay was caused by] [that the loss, damage, or delay could have been caused by],

- (i) The unseaworthiness of the ship;
- (ii) The improper manning, equipping, and supplying of the ship; or
- (iii) The fact that the holds or other parts of the ship in which the goods are carried (including containers, when supplied by the carrier, in or upon which the goods are carried) were not fit and safe for the reception, carriage, and preservation of the goods,

The carrier shall be liable under paragraph 1 unless it proves that,

- (a) It complied with its obligation to exercise due diligence under article 13(1). [; or

UNCITRAL海上物品運送条約案暫定修正状況へのユーザーサイドからの視点(一)

- (b) The loss, damage or delay was not caused by any of the circumstances mentioned in (i), (ii) and (iii) above.]

第3項 [請求者]が[次の存在][当該滅失・毀損ないし遅延が次の事由により生じた][当該滅失・毀損ないし遅延が次の事由により生じ得るものである]ことを立証した限度で、運送人は第1項による責任があるものとする。

(i) 船舶の不堪航

(ii) 不適切な、海員調達、船舶の艀装・所要調達、又は

(iii) 物品が運送される船舶の船倉もしくは他の場所(運送人により供給されたコンテナであれば、物品が運送されるその中又は上を含む)が、物品の受入、運送及び保存に適せず且つ安全でなかったこと。

但し、運送人が、次の立証をするときはこの限りでない。

(a) 運送人は13条1項に基づく相当な注意の履行責任に応じていたこと。[あるいは

(b) 当該滅失・毀損又は遅延は、上記(i), (ii), (iii)に述べられた如何なる状況によっても生じたものでないこと。

4. In case the fault of the carrier or of a person mentioned in article 14 bis has contributed to the loss, damage or delay together with concurring causes for which the carrier shall not be liable, the amount for which the carrier shall be liable, without prejudice to its right to limit liability as provided by article 18, shall be determined [by the court] in proportion to the extent to which the loss, damage or delay is attributable to its fault. [The court may only apportion liability on an equal basis if it is unable to determine the actual apportionment or if it determines that the actual apportionment is on an equal basis.]

第4項 滅失・毀損又は遅延に寄与している運送人又は14条の2の述べられている者の過失が、運送人の責任がないものとされる原因と共にある場合、運送人が有責とされる額は、18条により規定された責任制限に対する運送人の権利にかかわらず、当該滅失・毀損又は遅延が運送人の過失に起因する限度の割合で[法廷により]決められるものとする。[実際の割合を決することが不可能な場合、又は実際の割合が互角と決定されたときは、法廷は二分の一の責任を課することができる。]

Article 14 bis WP.36 修正 ⇔ 本条新設

Subject to paragraph 15(4), the carrier shall be responsible for the acts and omissions of

- (a) any performing party, and
(b) any other person, including a performing party's subcontractors, employees and agents, who performs or undertakes to perform any of the carrier's responsibilities under the contract of carriage, to the extent that the person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control, as if such acts or omissions were its own.

The carrier is responsible under this provision only when the performing party's or other person's act or omission is within the scope of its contract, employment, or agency.

15条4項に従い、運送人は次の者の作為・不作為に、あたかも、そのような作為または不作為が運送人自身のものであるごとく、責任があるものとする。

(a) 全ての履行当事者、および

(b) 運送契約の下における運送人の義務を履行しあるいは履行を引受ける履行当事者の下請人と代理人を含む他の全ての者であって、運送人の求めであるいは運送人の監督もしくは管理のもとに、直接・間接を問わず、その者が行為する限度において

運送人は、履行当事者のあるいはその他の者の作為ないし不作為が、場合に応じて、運送人の契約の範囲あるいは雇用関係もしくは代理関係の範囲内にあるときのみに、本規定の下で有責である。

Article 15 WP.36 修正 Liabilities of maritime performing parties

1. A maritime performing party is subject to the responsibilities and liabilities imposed on the carrier under this instrument if the occurrence that caused the loss, damage or delay took place (a) during the period in

which it has custody of goods; and (b) at any other time to the extent that it is participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage.

第1項 海事履行当事者は、滅失・毀損又は遅延を引き起こした出来事が次により生じた場合には、本条約案の下で運送人に課された義務と責任に従う。

(a) 海事履行当事者が物品の管理をしている期間に生じたもの、及び

(b) 海事履行当事者が運送契約において想定されている活動のいずれかを実行中である場合に限り

2. If the carrier agrees to assume responsibilities than those imposed on the carrier under this instrument, or agrees that its liability for the delay in delivery of, loss of, or damage to or in connection with the goods shall be higher than the limits imposed under article 16(2), 24(4) and 18, a maritime performing party shall not be bound by this agreement unless the maritime performing party expressly agrees to accept such responsibilities or such limits.

第2項 運送人が、本条約のもとで課せられる以外の義務を受け、あるいは物品の引渡しの遅延、物品の滅失・毀損あるいは物品に関する責任について16条2項、24条4項そして18条のもとで課される限度を超える責任を負う旨の約定をした場合には、海事履行当事者はそのような約定には拘束されない。但し、海事履行当事者がそのような義務または責任限度を受け入れる旨を明示的に合意した場合はこの限りでない。

3. Subject to paragraph 4, a performing party shall be responsible for the acts and omissions of any person to whom it has delegated the performance of any of the carrier's responsibilities under the contract of carriage, including its subcontractors, employees, and agents, as if such acts or omissions were its own. A performing party is responsible under this provision only when the act or omission of the person concerned is within the scope of its contract, employment, or agency.

第3項 第4項に従い、履行当事者は、同人が運送契約に基づく運送人の義務の履行に代行者として指定した下請人・使用人および代理人を含む者等の作為・不作為について、そのような作為・不作為があたかも自身のものであるかの如く、責任があるものとする。

履行当事者は、この規定の下においては、そのような者のかかわった作為・不作為がその契約、雇用あるいは代理の範囲内である場合のみ有責である。

4. If an action under this instrument is brought against any person other than the carrier, mentioned in article 14 bis and paragraph 3, [including employees or agents of the contracting carrier or of a maritime performing party,] that person is entitled to the benefit of the defences and limitations of liability available to the carrier under this instrument if it proves that it acted within the scope of its contract, employment or agency.

第4項 14条の2及び第3項で規定された運送人以外の者に対して訴が本条約案の下で提起されたときは、[、契約運送人もしくは海事履行当事者の使用人又は代理人を含み、]当該訴を提起された者が雇用契約あるいは代理契約等事案に即した契約の範囲内において行為したことが証明される場合は、本条約の下で運送人に許される防御と責任制限の利益を援用することができる。

5. If more than one maritime performing party is liable for the loss of, damage to, or delay in delivery of the goods, their liability is joint and several but only up to the limits provided for in article 16, 24 and 18.

第5項 複数の海事履行当事者が物品の滅失・毀損ないし引渡遅延に責任がある場合には、それらの者の責任は16条24条及び18条に規定された限度の限りでのみ各自連帯である。

6. Without prejudice to article 19, the aggregate liability of all such persons shall not exceed the overall limits of liability under this instrument.

第6項 第19条に抵触しないことを条件に、それらの者全員の責任の総計は、本条約の下における全責任額を超えないものとする。

* 古田注：海事履行当事者は担当区分で引受けた運送人の契約責任についても本条により、その担当した区分で被告適格を有するものとされ、その使用者・代理人も共に運送人の使用者・代理人同様、所謂ヒマラヤ条項的保護を受ける。他方非海事履行当事者については、そのような契約責任を運送人と共に負担するような規定は本条約案にはなく、従ってヒマラヤ条項的保護も規定されていない。14条の2で、その作為・不作為について、運送人が所謂使用者責任を負う旨定められているだけである。

UNCITRAL海上物品運送条約案暫定修正状況へのユーザーサイドからの視点(一)

[13 会期報告書] 5 項・6 項について

- ・"joint and several liability"の意味について、法系による相違が克服できる適切な明確化がコンセンサスに達したところを踏まえて、現行条文案に導入されねばならない。
- ・第 6 項に書かれている集合請求の原則は、適切である。
- ・第 5・6 項は、契約運送人と海事履行当事者の双方に適用さるべきである。
(古田注：6 項は非海事履行当事者には適用しないということ。)
- ・第 5・6 項は、15 条からそれ自体の本来の位置へ移行さるべきである。
- ・国内法に規定を欠く場合にも備え、相殺の問題に関する統一規則を設けることの可能性に関して、更なる討議が必要である。事務局は種々の場合に応じた草案を用意すること。
(古田注：内部求償の有効な手段として相殺の利用が想定されている。)

Article 16 Delay

1. Delay in delivery occurs when the goods are not delivered at the place of destination provided for in the contract of carriage within any time expressly agreed upon [or, in the absence of such agreement, within the time it would be reasonable to expect of a diligent carrier, having regard to the terms of the contract, the characteristics of the transport, and the circumstances of the voyage].

第 1 項 遅延は、物品が運送契約に規定された到達地の場所で、明示的に合意された時点以内に、[あるいはそのような合意がないときは、契約条項や運送の性格および航海の環境を考慮して、善良な運送人になら期待するのが合理的であったであろう時点以内に]、引渡されないときに生ずる。

[13 会期報告書]

- ・現行条文案は、運送人は引渡遅延に有責であるべきこと且つその様な責任は運送人の過失に基づくべきことの原則を反映すべきこと。
 - ・明示の合意がない場合に関する後半の文言は、[] を外して維持すること。
 - ・上記を反映した WG の細部構成のメモにより事務局が準備する改正条文案により、今後の会期でその文言を詰める。
2. If delay in delivery causes loss not resulting from loss of or damage to the goods carried and hence not covered by article 17, the amount payable as compensation for such loss shall be limited to an amount equivalent to [.....times the freight payable on the goods delayed]. The total amount payable under this provision and article 18(1) shall not exceed the limit that would be established under article 18(1) in respect of the total loss of the goods concerned.

第 2 項 遅延が、運送された物品の滅失・毀損から生じたものでない損害でありそして故に 17 条によりカバーされない損害を生じたときは、そのような損害に支払われる補償は [遅延した物品に支払われる運賃の.....倍] に相当する額を限度とするものとする。 本規定及び 18 条 1 項に基づき支払われる総額は、関与した物品に関し 18 条 1 項に基づいて定まる限度を超えないものとする。

[13 会期報告書]

- ・引渡遅延の場合の間接損害への支払額の制限は、運賃の関連で計算さるべきこと。
- ・遅延した物品に支払われる運賃の [1 倍] の語は、今後の会期での討議のために挿入する。
- ・本第 2 項の冒頭に [] 付で "[Unless otherwise agreed]" の文言を挿入するとともに、脚注で 19 条と第 19 章の文脈の再調整の必要を指摘する。(古田注:[] に表示の倍率より荷主に不利な特約は許さない趣旨も含まれる。)

Article 17 Calculation of compensation

1. Subject to article 18, the compensation payable by the carrier for loss of or damage to the goods shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time of delivery according to the contract of carriage.

第 1 項 18 条に従い、運送人が物品の滅失もしくは毀損に関して支払う賠償額は、運送契約による引渡の場所と時における物品の価格により計算されるものとする。

[13 会期報告書]：第 7 条との整合性を明確に図るよう事務局が文言を修正することで、本項の内容を承認した。

2. The value of goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to their market price or, if there is no commodity exchange price or market price, by reference to the normal value of the goods of the same kind and quality at the place of delivery.

第2項 物品の価格は、商品取引所の相場に従い、もしなければ、市場価格に従い、もし取引所相場ないし市場価格がなければ、引渡地における同種・同品質の物品の通常価格を参照して決められるものとする。

3. In case of loss of or damage to the goods, the carrier shall not be liable for payment of any compensation beyond what is provided for in paragraph 1 and 2 except where the carrier and the shipper have agreed to calculate compensation in a different manner within the limits of article 88.

第3項 物品の滅失・毀損の場合には、運送人及び荷送人が88条の限度内で異なる方式で賠償額を計算することと合意した場合を除き、運送人は、17条1項及び2項に基づく賠償額以上の賠償をする義務を負わないものとする。

[13会期報告書] 2項・3項：両条項の内容を承認した。

Article 18 Limits of liability

1. Subject to article 16(2) the carrier's liability for loss of or damage to or in connection with the goods is limited to [...] units of account per package or other shipping unit, or [...] units of account per kilogram of the gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher, except where the nature and value of the goods has been declared by the shipper before shipment and included in the contract particulars, [or where a higher amount than the amount of limitation of liability set out in this article had been agreed upon between the carrier and the shipper.]

第1項 16条2項に従うことを条件に、物品の滅失・毀損についてのあるいは物品に関する運送人の責任は、1包もしくは1船積単位につき、[...]計算単位あるいは滅失・毀損した物品1kgにつき[...]計算単位のいずれか高い方の額を限度とする。

但し、物品の性質および価額が荷送人によって船積前に通告され、且つその通告が契約明細に含められた場合[あるいは運送人と荷送人によって本条で制限された額よりも高い額が合意された場合]はこの限りでない。

[13会期報告書] 1項

- ・第1項の条文は原則として受け入れられる。
- ・物品に「関する“in connection with”」の文句は、今後の審議と討議のために、本項及び他の条も[]で囲っておくことにする。
- ・CMIと本WGのオブザーバー国は、各種の運送領域の損失・遅延の責任制限水準との比較研究の準備のために、入手可能なクレーム統計を含み、事務局に資料を提出すること。
- ・事務局は、IMO（国際海事機関）から責任制限の上昇率に関する情報を探して入手すること。
- ・事務局には、現存のモデルと提案を用いて、責任制限に関する早急な作業をして草案を準備することを求める。

WP.36：次の本条第2項は、[]のまま、当面残置しておくこととされた

- [2. Notwithstanding paragraph 1, if the carrier cannot establish whether the goods were lost or damaged during the sea carriage or during the carriage preceding or subsequent to the sea carriage, the highest limit of liability in the international and national mandatory provisions that govern the different parts of the transport shall apply.]

[第2項 18条1項にかかわらず、運送人が、物品の滅失又は毀損が海上運送区間とその前後の運送区間のいずれにおいて生じたかを立証できないときは、当該運送の異なる部分を規律する国際的及び国内的強行規定のうち、最も高額な責任限度額が適用されるものとする。]

* 古田注：Non-localized damage についての本項の要否について意見が大きく割れていることは、12会期報告に紹介されている。日本は「条約の適用範囲との関係で海上物品運送に重点が置かれるべきことが決定された以上、Non-localized damage には海上物品運送部分の責任限度を適用するのが自然であるとして」本項の削除を主張。ハンブルク体制に近い国を除き、削除が優勢のようである。

UNCITRAL海上物品運送条約案暫定修正状況へのユーザーサイドからの視点(一)

[13 会期報告書] 2 項

- ・本第 2 項の条文は [] のまま残しておく。
- ・引渡遅延も [] に開って本第 2 項の条文に入れ、この点について継続して討議する。

3. When goods are carried in or on a container, the packages or shipping units enumerated in the contract particulars as packed in or on such container are deemed packages or shipping units. If not so enumerated, the goods in or on such container are deemed one shipping unit.

第 3 項 物品がコンテナで運ばれる場合、そのようなコンテナに収納されていると契約明細に計上されている包数ないし船積単位数は、包ないし船積単位の数と看做される。そのように計上されていない場合は、そのようなコンテナ中の物品は 1 船積単位と看做される。

* 古田注：ヘーグ・ウィスビー・ルール 4・(5)(c)や国際海上物品運送法 13(3)では、本項第一文は B/L 発行の場合しか適用されない。本条約案では B/L ないしその電子的記録の発行は義務的でないので、適切な対応規定と思われる。

[13 会期報告書] 3 項

- ・審議の結果本第 3 項の内容を承認し、第 1 条のコンテナの定義は、パレットも含むことを明確にするため更に考慮される必要がある旨注記した。

4. The unit of account referred to in this article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in this article are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Rights, of a Contracting State that is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner to be determined by that State.

第 4 項 本条での計算単位は、国際通貨基金により定められた特別引出権とする。

本条で言及される額は、判決の日または当事者により合意された日の交換価値で、国の国内通貨に換算される。

契約国が国際通貨基金の加盟国の国内通貨の特別引出権の表示での交換価値は、当該の日とその交換相場として有効な国際通貨基金により採用されている評価の方法に従って算定される。

契約国が国際通貨基金の加盟国でない国の特別引出権の約定での国内通貨の交換価値は、その国により定められた方法で計算される。

[13 会期報告書] 4 項：審議の結果、内容を承認した。

Article 19 Loss of the right to limit liability

Neither the carrier nor any of the persons mentioned in article 15(3) and (4) shall be entitled to limit their liability as provided in articles [16(2),] 24(4), and 18 of this Instrument, [or as provided in the contract of carriage,] if the claimant proves that [the delay in delivery of,] the loss of, or the damage to or in connection with the goods resulted from a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

運送人も、15 条 3 項及び 4 項に規定するいかなる者も、請求者が、物品の滅失・毀損 [又は遅延] が責任制限の権利を主張する者の故意又は認識ある無謀行為によって生じたものであることを立証した場合には、[16 条 2 項]、24 条 2 項及び 18 条 [又は運送契約に規定する] 責任制限の利益を享受し得ないものとする。

[13 会期報告書]

- ・15 条の 3・4 項の引用は、14 条の 2 の趣旨が読めるように改定すべきである。
- ・“[or as provided in the contract of carriage,]”の語は、契約自由の制限を規定する 19 章の今後の討議まで [] で開ったまま残しておくこと。
- ・遅延に関する問題は、提案された条項案（報告書 54 項）を参照して事務局が準備する改定案を基に、更に討議すること。
- ・“personal”の語は、[] を外して維持すること。

- ・17条の引用を加える旨の提案は、19条の文脈の中で更に討議される必要がある。
- (古田注：作業部会は、recklessly とは“fraudulent behaviour”である旨の統一見解を示している⇔同報告書 61 項)

Article 20 Notice of loss, damage, or delay

1. The carrier shall be presumed, in absence of proof to the contrary, to have delivered the goods according to their description in the contract particulars unless notice of loss of or damage to or in connection with the goods, including the general nature of such loss or damage, shall have been given [by or behalf of the consignee] to the carrier or the performing party who delivered the goods before or at the time of the delivery, or, if the loss or damage is not apparent, within [three working days] [a reasonable time] [working days at the place of delivery] [consecutive days] after the delivery of the goods. Such a notice is not required in respect of loss or damage that is ascertained in a joint inspection of the goods by the consignee and the carrier or the performing party against whom liability is being asserted.

第1項 運送人は、反対の証拠がなければ、契約明細における物品の記載に従い物品を引渡したことが推定されるものとする。但し、物品の滅失・毀損または物品に関しての通知が、そのような滅失・毀損の概況を含んで、引渡時まで、もしくは滅失・毀損が明らかでない場合は物品の引渡後〔3営業日〕〔合理的期間〕〔引渡地における□営業日〕〔連続して□日〕内に、運送人もしくは物品を引渡した履行当事者になされた場合はこの限りでない。そのような通知は、荷受人とその者に対しての責任が主張されている運送人ないし履行当事者による物品の合同点検で確かめられている滅失・毀損については、要求されない。

[13 会期報告書] 1 項

- ・第1項の現条文案と提案された条文案（報告書 66 項）を両者とも〔 〕付して更に討議する。
(古田注：提案されている条項案では、通知懈怠の不利益が生じる場合が多くなる。)
 - ・通知期間案の候補の一つとして示されている“a reasonable time”は、削除する。
 - ・7日が適切な通知期間であり、現条約案文に候補として挿入し、“seven consecutive days”, “seven working days”も現行の空白欄に埋める。
2. No compensation shall be payable under article 16 unless notice of such loss was given to the person against whom liability is being asserted within 21 consecutive days following delivery of the goods.
- 第2項 16条（*遅延：訳者注*）についての補償は、そのような損失の通知が、責任があると主張されている者に対して物品引渡に続く連続21日以内に与えられないときは、支払われないものとする。

[13 会期報告書] 2 項

- ・「責任があると主張されている者 “the person against whom liability is being asserted”」の語は、「the carrier」の語で置き換える。
 - ・“such loss”の語に代えて “loss due to delay”の語を用いるが、“loss”の語は各言語に翻訳に矛盾が生じないように注意する。
3. When the notice referred to in this chapter is given to the performing party that delivered the goods, it shall have the same effect as if that notice had been given to the carrier, and notice given to the carrier shall have the same effect as notice given to the performing party that delivered the goods.

第3項 本章の通知が物品を引渡した履行当事者に与えられたときは、それは通知があたかも運送人に与えられたと同様な効果を有するものとし、また運送人に対して与えられた通知は、物品を引渡した履行当事者に対して与えられた通知としても同様な効力を有するものとする。

[13 会期報告書] 3 項

- ・事務局は、本項末尾の履行当事者の語を「海事履行当事者」置き換えるべきか、及びこの関係で更に文言を修正すべきかを考慮して、改定案を準備すること。
(古田注：非・海事いずれの履行当事者に対して為された通知は運送人に対しても効力を生じるが、運送人に対して為された通知は履行当事者では海事履行当事者のみにしか効力を生じないとするもの。本条約案は他の運送法律関係を規律せず、通知懈怠の場合の非海事履行当事者の権利義務関係の規定もないことが理由。)

UNCITRAL海上物品運送条約案暫定修正状況へのユーザーサイドからの視点(一)

4. In the case of any actual or apprehended loss or damage, the parties to the claim or dispute must give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods and [for] [must provide] access to records and documents relevant to the carriage of the goods.

第4項 実際にもしくは感知できた滅失・毀損の場合は、クレームあるいは争いのある当事者は、互いに物品を点検し記録するための全ての合理的な便宜を供与しなければならない、且つ、物品の運送に関する書類・記録へのアクセス [への便宜も同じ。] [を提供しなければならない]。

[13会期報告書] 4項: 本第4項は、“[for]”を削除し、“[must provide]”の[]を外して、本項の現行案文を維持する。

Article 21 Non-contractual claims

The defences and limits of liability provided for in this Instrument and the responsibilities imposed by this Instrument apply in any action against the carrier or a performing party for loss of, for damage to, or in connection with the goods covered by a contract of carriage and delay in delivery of such goods, whether the action is founded in contract, in tort, or otherwise.

本条約に規定された責任の防御と制限額および本条約により課された責任は、運送契約によってカバーされる物品の滅失・毀損及びその引渡の遅延に関して、又は当該物品に関して運送人もしくは履行当事者に対して提起される如何なる訴にも、その訴が契約もしくは不法行為ないしはその他に基づくとにかかわらず、適用される。

[13会期報告書]

- ・履行当事者の語は、海事履行当事者に改める。
- ・事務局は、15条4項と21条の現行条文案が反復でないかを熟考し、もしそうでなければ、両者は緊密に関連付けて整理統合できないかを熟慮すること。
- ・事務局は、本条約案全体を通じての“in connection with”の句の考察に本条文案も含めること。

CHAPTER 6. ADDITIONAL PROVISIONS RELATING TO CARRIAGE BY SEA [OR BY OTHER NAVIGABLE WATERS]

Article 22 Liability of the carrier

Variant A

1. Notwithstanding the provisions of article 14(1) the carrier shall not be liable for loss, damage or delay arising or resulting from

fire on the ship, unless caused by the fault or privity of the carrier.

A案 第1項 14条1項の規定にかかわらず、運送人は、次により起こりあるいは結果する滅失・毀損もしくは遅延に責任はないものとする。

船舶火災、但し運送人の過失もしくは関与に原因がある場合を除く。

2. Article 14 shall also apply in the case of the following events:

(a) saving or attempting to save life or property at sea; and

[(b) perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;]

A案 第2項 14条は以下に掲げる場合にも適用されるものとする。

(a) 海上における人命又は財産の救助又は救助の企画 [及び]

(b) 海上その他の可航水域の災害、危険又は事故]

Variant B

Article 14 shall also apply in the case of the following events:

(a) saving or attempting to save life or property at sea;

[(b) perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;][and]

(c) fire on the ship, unless caused by the fault or privity of the carrier.

B案 14条は、以下に掲げる場合にも適用されるものとする。

(a) 海上における人命又は財産の救助又は救助の企画

〔b〕 海上その他の可航水域の災害、危険又は事故〕〔及び〕

〔c〕 船舶火災、但し運送人の過失もしくは関与に原因がある場合を除く。

WP.36：現 A・B 案とも、次の文章は〔 〕を外して当面残しておくことにされた

“fire on the ship, unless caused by the fault or privity of the carrier.”

〔13 会期報告書〕

- ・船舶火災免責は、本条約案で維持し、14 条案文の文脈の中で更に熟慮すること。
- ・“saving or attempting to save property at sea”の語は、“reasonable measures to save or attempt to property at sea”のような語に置き換え、できれば分離した号で。
- ・“reasonable attempt to avoid damage to the environment”のような語は、本条約案に導入すし、できれば分離した号で。
- ・事務局には、本 22 条に 12 会期で修正した 14 条を合わせた改定案を準備するよう求める。

Article 23 Deviation

1. The carrier is not liable for loss, damage, or delay in delivery caused by a deviation to save or attempt to save life [or property] at sea [, or by any other [reasonable] deviation].

第 1 項 運送人は、海上で人命〔または財物〕の救助ないしそれをしようとするための離路により、〔あるいはその他の〕〔妥当な〕離路により〕生じた滅失・毀損または遅延には、有責でない。

2. Where under national law a deviation of itself constitutes a breach of the carrier's obligations, such breach only has effect consistently with this Instrument.

第 2 項 国内法の下で離路そのものが運送人の義務違反を構成する場合は、そのような義務違反は本条約と整合的な限りでしか義務違反としての効果がない。

〔13 会期報告書〕

- ・現行の本条文案と、米国から WP.34 の 38 項で提案された条文案を代替案として〔 〕を付し、今後の会期の継続討議に付す。（古田注：この代替案は reasonable な離路であるか否かを専ら基準とする。）

Article 24 Deck cargo

1. Goods may be carried on or above deck only if

- (a) such carriage is required by applicable laws or administrative rules or regulations, or
- (b) they are carried in or on containers on decks that are specially fitted to carry such containers, or
- (c) in cases not covered by paragraphs (a) or (b) of this article, the carriage on deck is in accordance with the contract of carriage, or complies with the customs, usages, and practices of the trade, or follows from other usages or practices in the trade in question.

第 1 項 物品は次の場合にのみ甲板ないし甲板上で運ばれ得る。

- (a) そのような運送が、適用される法または行政の規則ないし規定により必要とされている場合、または
- (b) 物品が、そのようなコンテナを運ぶのに適した甲板上でコンテナ内もしくは上で運ばれる場合、または
- (c) 本条の(a)ないし(b)号に該当しない場合には、甲板積運送が運送契約に従い、あるいは慣習、慣例および取引の慣行に即し、もしくは当該取引のその他の慣習・慣例・慣行に従っている場合。

〔13 会期報告書〕 1 項

- ・(b)号の“containers”の語は“containers fitted to carry cargo on deck”の句に置き換え、〔 〕を付して継続討議にする。
 - ・(c)号の“in cases not covered by subparagraphs (a) or (b) of this article”の句は〔 〕で囲む。
 - ・(c)号の“in accordance with the contract of carriage”は〔 〕で囲む。
2. If the goods have been shipped in accordance with paragraph 1(a) and (c), the carrier shall not be liable for loss of or damage to these goods or delay in delivery caused by special risks involved in their carriage on deck. If the goods are carried on or above deck pursuant to paragraph 1(b), the carrier shall be liable for loss of or damage to such goods, or for delay in delivery, under the terms of this Instrument without regard to whether

UNCITRAL海上物品運送条約案暫定修正状況へのユーザーサイドからの視点(一)

they are carried on or above deck. If the goods are carried on deck in cases other than those permitted under paragraph 1, the carrier shall be liable, irrespective of article 14, for loss of or damage to the goods or delay in delivery that are exclusively the consequence of their carriage on deck.

第2項 前項(a)及び(c)号に従って船積みされた場合は、運送人は物品の甲板上での運送に含まれる特有の危険が原因となるこれら物品の滅失・毀損もしくは引渡遅延に責任がないものとする。物品が前項(b)号に従って甲板積で運送される場合は、当該物品が甲板上で運ばれるかどうかに関わらず本条約の条件の下で、運送人はそのような物品の滅失・毀損もしくは引渡遅延に責任があるものとする。

物品が前項の下で許されたこれら以外の場合に甲板上で運ばれるときは、14条の規定にかかわらず、運送人はもっぱら物品の甲板積運送の結果である物品の滅失・毀損もしくは引渡遅延に責任があるものとする。

[13会期報告書] 2項

- ・第一文節の “with paragraph 1(a) and (c),”は“with paragraph 1(a) or (c),”に置き換える。
- ・本第2項は、14条4項に関連して十分に詳細を討議する。

(古田注：甲板積が原因かは、そうでない原因と同時発生であるから識別しがたいとの指摘がある。)

3. If the goods have been shipped in accordance with paragraph 1(c), the fact that particular goods are carried on deck must be included in contract particulars. Failing this, the carrier shall have the burden of proving that carriage on deck complies with paragraph 1(c) and, if a negotiable transport document or a negotiable electronic record is issued, is not entitled to invoke that provision against a third party that has acquired such negotiable transport document or electronic record in good faith.

第3項 物品が第1項(c)号に従って船積みされた場合は、特定の物品が甲板上で運ばれると言う事実が、契約明細に含まれなければならない。これを怠ると、運送人は甲板上運送が同号に従ったものであることの証明責任を負担するものとし、流通可能な運送書類ないし電子記録が発行されるときは、流通可能運送書類ないし電子記録を取得した善意の第三者に対しては同規定に頼ることは許されない(対抗できない：古田注)。

[13会期報告書] 3項

- ・本第3項についての討議を再開し、本条約案の下での第三者の権利と契約自由との広範な問題が討議された後に、流通不能運送書類とその電子的記録に信頼した第三者に保護を拡張するか否かについて討議を再開する。

4. If the carrier under this article 24 is liable for loss or damage to goods carried on deck or for delay in their delivery, its liability is limited to the extent provided for in articles 16 and 18; however, if the carrier and shipper expressly have agreed that the goods will be carried under deck, the carrier is not entitled to limit its liability for any loss of or damage to the goods that exclusively resulted from their carriage on deck.

第4項 運送人が本条によって甲板上で運ばれた物品の滅失・毀損もしくは引渡遅延に有責である場合、その責任は16条および18条に規定された限度に制限される。但し、運送人と荷送人が物品が甲板下で運ばれ得ると明示的に合意している場合は、運送人は物品が甲板上で運ばれたことのみに原因する物品の滅失・毀損については、その責任制限を享受できない。

[13会期報告書] 4項

- ・“expressly”の語は残すが [] を付ける。
- ・“that exclusively resulted from their carriage on deck”は [] で囲む。
- ・更に“exclusively”には [] を付ける。 ・本第4項全部を [] で囲む。
- ・本第4項の討議は今後の会期で再開される必要があり、且つ19条の条文案との関連も更に研究されねばならない。
(古田注：exclusivelyの語を削除しなければ、合意に反する甲板積の違法性が強調され、19条の“recklessly”にされかねない旨の危惧が表明されている⇒同報告書115項)

CHAPTER 7. OBLIGATIONS OF THE SHIPPER

Article 25

[Subject to the provisions of the contract of carriage,] the shipper shall deliver the goods ready for carriage and in such condition that they will withstand the intended carriage, including their loading, handling, stowage, lashing and securing, and discharge, and that they will not cure injury or damage. In the event the

goods are delivered in or on a container or trailer packed by the shipper, the shipper must stow, lash and secure the goods in or on the container or trailer in such a way that the goods will withstand the intended carriage, including loading, handling and discharge of the container or trailer, and that they will not cause injury or damage.

[運送契約の定めに従い、] 荷送人は物品を運送のための準備を整え、且つ物品が積込、荷扱い、積み付け、縄がけと固定及び荷揚げを含み意図された運送に十分耐えられるよう、そして物品が傷害や毀損の原因とならないような、条件を具備して引渡すものとする。物品が荷送人により詰められたコンテナもしくはトレラーで引渡されるときは、荷送人はコンテナもしくはトレラー中の物品が積み付け、荷扱い及びコンテナもしくはトレラーの荷揚げを含む意図された運送に十分耐えられるよう、そして物品が傷害や毀損の原因とならないような方法で、コンテナもしくはトレラーの中に物品を積み付け施縛固定しなければならない。

[13 会期報告書]

- ・ 25 条の条文案は本条約案に維持する。
- ・ 原則として示されている冒頭の「運送契約の定めに従い」の語は、維持し [] を外す。しかし事務局は、WG で討議したところと提案の示唆に照らして、この規定を適切な言葉で立案し直すよう熟慮すること。
(古田注: 契約の定めだけに任せれば、荷送人は運送契約締結の時点ではまだ具体的な認識にない旨の指摘と、荷送人に不利が押し付けられかねない等の指摘がある。)
- ・ 事務局は、第二文の意味を維持しつつ、用語の改善を考える。
(古田注: 既にある荷送人の義務の繰り返しであるから必要がないとの意見と、特にコンテナに関するものであるから維持するとの意見とがある。)

Article 26

The carrier shall provided to the shipper, on its request, such information as is within the carrier's knowledge and instructions that are reasonably necessary or of importance to the shipper in order to comply with its obligations under article 25.

運送人は荷送人の求めに応じて、運送人が知っている範囲内での情報および荷送人が 25 条の下での義務に従うために合理的に必要もしくは重要である指示を、荷送人に提供するものとする。

[13 会期報告書]

- ・ 事務局は、第 7 章のタイトルをどのように変更するかを提案する。
(古田注: 7 章は荷送人の義務だけでなく補助的な事柄もあることを理由にタイトル変更の提案がなされているが、これだけ多くの且つ過大な義務を課したもののもある条文を擁しながらカモフラージュのためと思われる。)
- ・ 本 26 条は、今後の会期で討議の継続をするために、“as its request”の語を加えて 7 章に残す。
(古田注: “on its request”を “as its request”に直して本条を維持するのであるから、聞かれた事柄に限り答えれば足るとして運送人の情報提供義務を消極的に修正するものである。)

Article 27

The shipper shall provide to the carrier the information, instructions, and documents that are reasonably necessary for:

- (a) the handling and carriage of the goods, including precautions to be taken by the carrier or performing party;
- (b) compliance with rules, regulations, and other requirements of authorities in connection with the intended carriage, including filings, applications, and licences relating to the goods;
- (c) the compilations of the contract particulars and issuance of the transport documents or electronic records, including the particulars referred to in article 34(1)(b) and (c), the name of the party to be identified as the shipper in the contract particulars, and the name of the consignee or order, unless the shipper may reasonably assume that such information is already known to the carrier.

UNCITRAL海上物品運送条約案暫定修正状況へのユーザーサイドからの視点 (一)

荷送人は、運送人に対し次の事項に合理的に必要な情報、指示および書類を提供するものとする。

- (a) 物品の取扱および運送、運送人もしくは履行当事者により採られるべき予防措置を含む。
- (b) 規則・規定への適合、および意図している運送に關しての当局のその他の要求、これには届出、申請および物品に關する許可を含む。
- (c) 契約明細への作成および運送書類ないし電子記録の発行、これには 34 条 1 項(b)・(c)項に關する事項、契約明細に荷送人として確認される当事者の名前、および荷受人名もしくは指図人。 但し、そのような事実が既に運送人に周知されていると荷送人が合理的に想定できるときはこの限りでない。

[13 会期報告書]

- ・ 本 27 条の一般的な構成は受け入れられる。
- ・ 現行の三つの号を含む条文のテキストは、今後の会期で討議継続のために維持しておく。
- ・ “unless the shipper may reasonably assume that such information is already known to the carrier”の句を、(a) 号の末尾に加える。

Article 28

The information, instructions, and documents that the shipper and the carrier provide to each other under article 26 and 27 must be given in a timely manner, and be accurate and complete.

通告、指示および荷送人と運送人が 26 条及び 27 条に従い互いに提供する書類は、時宜に応じた方法で与えられ且つ正確で完全でなければならない。

[13 会期報告書]

- ・ 本章は荷送人の義務に關する章であるから、運送人の義務も同時に規定している本条は削除し、ここでの「時宜に応じた方法で与えられ、且つ正確で完全でなければならない」の文言は、26 条と 27 条に加える。
- ・ 上記 26 条と 27 条への修正は、以下で述べる 29 条と 30 条での荷送人と運送人の責任が塾考された後の継続討議に付するため [] で囲んでおく。

[13 会期報告書] 29 条と 30 条

- ・ 運送人の責任を扱っている 29 条と 30 条の側面は、運送人の義務を専ら扱っている他の章に移し、継続協議する。
- ・ 29 条と 30 条は、荷送人の責任は過失責任とする原則を反映するよう完全に書き直す。
- ・ 原則への例外は設けらるべきで、27 条(b)と(c)号の要件を満たし得なかった荷送人の場合に維持された厳格責任のような例外は、[] で囲んでおく。
- ・ 選択肢の追加として、ヘーグ・ルール の 3 条 5 項と同様な規定も、[] で囲んで入れておく。
- ・ 29 条の B 案 3 項（荷受人等に対して荷送人と運送人との jointly 責任を規定している）は、維持し、今後の会期での継続協議とする。
- ・ 物品の性質に關して不十分ないし不完全な情報しか提供しなかった荷送人の厳格責任に基づく危険品問題を扱う特別規定を、本条約案の適切な箇所に挿入する。
- ・ 危険物の概念の大まかな定義が規定されるべきである。事務局は、他の現存の国際運送条約を念頭に運送中に危険となる物品の問題に注意するよう要請する。

[13 会期報告書] 29 条の 2 新設

- ・ 新設する 29 条の 2 の条文は、[] で囲んでおく。
- ・ 遅延に含まれる損害と因果関係の問題は、今後の会期で討議する。
- ・ 事務局は、29 条の 2 を運送人の責任を規定する第 5 章に置けないかを考究する。

Article 29

Variant A

[The shipper and the carrier are liable to each other, the consignee, and the controlling party for any loss or damage caused by either party's failure to comply with its respective obligations under article 26, 27 and 28].

A 案 荷送人と運送人は、互いに対してそして荷受人と運送品処分権者に対して、荷送人もしくは運送人のいずれ

かが 26 条、27 条および 28 条に基づく自らの当該義務に対応できない過失により生じた、滅失・毀損に有責である。

Variant B

[1. The shipper is liable to the carrier, the consignee and the controlling party for any loss or damage [or injury] caused by its failure to comply with its obligations under articles 27 and 28.]

B 案 第 1 項 荷送人は、27 条及び 28 条の義務を履行しなかったことによる損害〔又は傷害〕について、運送人、荷受人又は運送品処分権者に対して責任を負う。

2. The carrier is liable to the shipper, the consignee and controlling party for any loss or damage [or injury] caused by its failure to comply with its obligations under articles 26 and 28.

B 案 第 2 項 運送人は、26 条及び 28 条の義務を履行しなかったことによる損害〔又は傷害〕について、荷送人、荷受人又は運送品処分権者に対して責任を負う。

3. When loss or damage [or injury] is caused by the failure of the shipper and of the carrier to comply with their respective obligations, the shipper and the carrier shall be jointly liable to the consignee or the controlling party for any such loss or damage [or injury].

B 案 第 3 項 滅失・毀損〔又は傷害〕が、荷送人及び運送人それぞれの義務の不履行の競合により生じた場合には、荷送人及び運送人は、当該滅失・毀損〔又は傷害〕について、荷受人又は運送品処分権者に対して共に (jointly) 責任を負うものとする。

Article 30

Variant A

The shipper is liable to the carrier for any loss, damage, or injury caused by the goods and for a breach of its obligations under article 25, unless the shipper proves that such loss or damage was caused by events or through circumstances that a diligent shipper could not avoid or the consequences of which a diligent shipper was unable to prevent.

A 案 荷送人は、物品により原因となった滅失・毀損もしくは傷害、および 25 条に基づく荷送人の義務違反につき、運送人に対し責任を負う。但し、荷送人が、そのような滅失・毀損が善良な荷送人でも避け得なかった出来事ないし環境により惹き起こされたこと、あるいは善良な荷送人が阻止できなかった結果により惹き起こされたことを証明するときはこの限りでない。

Variant B

A shipper is not [responsible][liable] for loss or damage sustained by the carrier or a ship from any cause without the act, fault or neglect of the shipper [, its agents or servants].

B 案 荷送人は、自身〔、その使用人又は代理人〕の故意又は過失なしには、その原因のいかんにかかわらず、運送人又は船舶が責任を負う滅失又は毀損について〔責任を負わない〕〔有責でない〕。

Variant C

The shipper is liable to the carrier for any loss, damage or injury caused by the goods and for breach of its obligations under article 25 unless the shipper proves it did not cause or contribute to the loss or damage.

C 案 荷送人は、自身が滅失又は毀損を引き起こしたのではないこと又はその発生に寄与したのではないことを証明しない限り、25 条の義務違反および物品によって引き起こされた損害又は傷害について、運送人に対して責任を負う。

Article 31

If a person identified as “shipper” in the contract particular, although not the shipper as defined in article 1(d), accepts the transport document or electronic record, then such person is (a) subject to the responsibilities and liabilities imposed on the shipper under this chapter and under article 57, and (b) entitled to the shipper's rights and immunities provided by this chapter and by chapter 13.

契約明細で荷送人とされている者が、1 条(d)号で定義された荷送人でなくても、運送書類もしくは電子記録を

UNCITRAL海上物品運送条約案暫定修正状況へのユーザーサイドからの視点(一)

受領するときは、そのような者は、本章および 57 条に基づき荷送人に課せられる義務と責任に服し、及び本章および 13 章により規定された荷送人の権利と免責を援用する資格が付与される。

[13 会期報告書]

- ・ 31 条の原則的意図は受け入れられる。しかし、この規定の置かれるべき正確な領域と、これは契約運送人が知れない場合のデフォルト・ルールとしてだけであるかの更なる考察がされねばならない。
- ・ “subject to the responsibilities and liabilities”の句は、[] に囲む。
(古田注：契約明細に荷送人とされている者と荷送人との責任関係が未解明であること等が [] で囲んでおく理由。)
- ・ “accepts”の語には [] を付し、その選択として “receives”も [] を付けて並べておき、今後の討議とする。
(古田注：“accepts”であれば、契約明細に記載されていても荷送人でない場合にも、本条は広く解釈されかねず、流通運送書類の最初の所持人になりかねない。“receives”であればその様な弊害も少ないことが理由。)

Article 32

The shipper shall be responsible for the acts and omissions of any person to which it has delegated the performance of any of its responsibilities under this chapter, including its sub-contractors, employees, agents, and any other persons who act, either directly or indirectly, at its request, or under its supervision or control, as if such acts or omissions were its own. Responsibility is imposed on the shipper under this provision only when the act or omission of the person concerned is within the scope of that person's contract, employment, or agency.

荷送人は、本章に基づく同人の義務の履行を代行指定した者の作為・不作為に責任があるものとし、それには同人の下請契約者、使用人、代理人、及び直接ないし間接に同人の求めで、あるいは同人の監督もしくは支配のもとで行為する如何なるその他の者を含み、あたかもその様な作為・不作為が同人自身のものであるかの如く責任があるものとする。責任は、この規定に基づき関わったその者の作為・不作為がその者の契約、雇用もしくは代理等その様な場合の範囲内にあるときにのみ課せられる。

[13 会期報告書]

- ・ 32 条の全般的な構成は受け入れられが、現行条文の文言は荷送人の過失責任原則と矛盾する等の問題があるが、当面維持して更に討議する。
- ・ 本条の規定と 11 条 2 項及び 29 条の 2 との相互影響に関して生じた疑問は、今後の会期で考察される。

CHAPTER 8. TRANSPORT DOCUMENTS AND ELECTRONIC RECORDS

Article 33 Issuance of the transport document or the electronic record

Upon delivery of the goods to the carrier or performing party

- (a) the consignor is entitled to obtain a transport document or, if the carrier so agrees, an electronic record evidencing the carrier's or performing party's receipt of the goods;
- (b) the shipper or, if the shipper so indicates to the carrier, the person referred to in article 31, is entitled to obtain from the carrier an appropriate negotiable transport document, unless the shipper and the carrier, expressly or impliedly, have agreed not to use a negotiable transport document, or it is the custom, usage, or practice in the trade not to use one. If pursuant to article 3 the carrier and the shipper have agreed to the use of an electronic record, the shipper is entitled to obtain from the carrier a negotiable electronic record unless they have agreed not to use a negotiable electronic record or it is the custom, usage or practice in the trade not to use one.

物品を運送人もしくは履行当事者に引渡したときは

- (a) 運送品委託人は、運送書類を得る権利を、または、運送人が同意するときは、運送人もしくは履行当事者の物品受領を証する電子的記録を得る権利を与えられる。
- (b) 荷送人、もしくは荷送人が運送人に指示したときには 31 条による者(荷送人でなくても契約明細で荷送人とされている者：訳者注)に、適切な流通可能運送書類を運送人から得る権利が与えられる。但し、荷送人と運送人が

明示ないし黙示的に流通可能運送書類を用いないことを合意している場合、もしくはそれを用いないことが慣習、慣例ないし商慣行である場合、はこの限りでない。

第3条に従い運送人と荷送人が電子的記録の使用を合意しているときは、荷送人は流通可能電子的記録を運送人から得る権利を与えられる。但し、彼らが流通可能電子的記録を用いないことを合意しているか、あるいはその不使用が慣習、慣例ないし商慣行であるときは、この限りでない。

Article 34 Contract Particulars

1. The contract particulars in the document or electronic record referred to in article 33 must include
 - (a) a description of the goods;
 - (b) the leading marks necessary for identification of the goods as furnished by the shipper before the carrier or a performing party receives the goods;
 - (c)
 - (i) the number of packages, the number of pieces, or the quantity, as furnished by the shipper before the carrier or a performing party receives the goods and
 - (ii) the weight as furnished by the shipper before the carrier or performing party receives the goods;
 - (d) a statement of the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them for shipment;
 - (e) the name and address of the carrier; and
 - (f) the date
 - (i) on which the carrier or a performing party received the goods, or
 - (ii) on which the goods were loaded on board the vessel, or
 - (iii) on which the transport document or electronic record was issued.

第1項 33条に規定する運送書類ないし電子的記録の契約明細は、次の事項を含まねばならない。

- (a) 物品の記述
 - (b) 運送人ないし履行当事者が物品を受領する前に、荷送人により申告された物品の同一性識別に必要な積荷マーク
 - (c)
 - (i) 運送人又は履行当事者が物品を受取る前に荷送人によって通告された包の数、個品の数もしくは量、及び
 - (ii) 重量、それは運送人ないし履行当事者が物品を受領する前に荷送人により提供された重量
 - (d) 運送人ないし履行当事者が物品を船積のために受領した時点における物品の外観上の状態の宣明
 - (e) 運送人の氏名および住所、並びに
 - (f) 日付
 - (i) 運送人もしくは履行当事者が物品を受領した日の、または
 - (ii) 物品が船舶に積み込まれた日の、または
 - (iii) 運送書類ないし電子的記録が発行された日の。
2. The phrase “apparent order and condition of the goods” in paragraph 1 refers to the order and condition of goods based on
 - (a) a reasonable external inspection of the goods as packaged at the time the shipper delivers them to the carrier or a performing party and
 - (b) any additional inspection that the carrier or a performing party actually performs before issuing the transport document or the electronic record.

第2項 本条1項の「外観から認められる物品の状態」の文言は、次に基づく物品の状態を指す。

- (a) 荷送人が物品を運送人もしくは履行当事者に引渡した時点の梱包された物品の合理的な外部からの検査、及び
- (b) 運送書類ないし電子的記録を発行する前に運送人もしくは履行当事者が実際に行った追加的な検査。

Article 35 Signature

UNCITRAL海上物品運送条約案暫定修正状況へのユーザーサイドからの視点(一)

- (a) A transport document shall be signed by or for the carrier or a person having authority from the carrier.
 - (b) An electronic record shall be authenticated by the electronic signature of the carrier or a person having authority from the carrier. For the purpose of this provision such electronic signature means data in electronic form included in, or otherwise logically associated with, the electronic record and that is used to identify the signatory in relation to the electronic record and indicate the carrier's authorization of the electronic record.
- (a) 運送書類は、運送人によりまたは運送人から権限を得ている者により運送人のために署名されるものとする。
- (b) 電子的記録は、運送人または運送人から権限を得ている者の電子的署名により、真正が認証されるものとする。本規定では、そのような電子的署名とは、電子的記録に含まれあるいは論理的に結合している電子的形式のデーターを意味し、それは電子的記録についての署名者の同一性および運送人が電子的記録を認証していることを示すために用いられる。

Article 36 Deficiencies in the contract particulars

1 The absence of one or more of the contract particulars referred to in article 34(1), or the inaccuracy of one or more of those particulars, does not of itself affect the legal character or validity of the transport document or of the electronic record.

第1項 34条1項に規定の契約明細の一ないし複数の欠缺、またはそれら明細の一ないし複数の不正確さは、それ自体で運送書類ないし電子的記録の法的性格ないし効力に影響しない。

2. If the contract particulars include the date but fail to indicate the significance thereof, then the date will be considered to be:

- (a) if the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a vessel, the date on which all of the goods indicated in the transport document or electronic record were loaded on board the vessel; or
- (b) if the contract particulars do not indicate that the goods have been loaded on board a vessel, the date on which the carrier or a performing party received the goods.

第2項 契約明細が日付を含んでいるがその趣旨を示し得ていないときは、その日付は次の如く判断される。

- (a) 契約明細が物品が船積されていることを示しているときは、運送書類ないし電子的記録に示されている全物品がその日に船積されたこと；または
- (b) 契約明細が船積されていることを示していないときは、運送人ないし履行当事者がその日に物品を受領したこと。

3. If the contract particulars fail to identify the carrier but indicate that the goods have been loaded on board a named vessel, then the registered owner of the vessel is presumed to be the carrier. The registered owner can defeat this presumption if it proves that the ship was under a bareboat charter at the time of the carriage which transfers contractual responsibility for the carriage of the goods to an identified bareboat charterer. [If the registered owner defeats the presumption that it is the carrier under this article, then the bareboat charterer at the time of the carriage is presumed to be the carrier in the same manner as that in which the registered owner was presumed to be the carrier.]]

第3項 契約明細が運送人の特定を欠いているが物品が船名を示した船舶に船積されていることを示しているときは、船舶の登録船主が運送人と推定される。登録船主が、船舶が当該運送時には裸備船であり物品運送契約の契約責任を裸備船契約で確認された裸備船者に移転していることを立証するときは、この推定を無効にすることができる。〔登録船主が本条に基づき登録船主が運送人であるとの推定を無効にするときは、当該運送時点での裸備船者が登録船主が運送人であると推定されたと同じ方法で運送人であると推定される。〕

4. If the contract particulars fail to state the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them from the shipper, the transport document or electronic record is either prima facie or conclusive evidence under article 39, as the case may be, that the goods were in apparent good order and condition at the time the shipper delivered them to the carrier or a performing party.

- 第4項 契約明細が運送人ないし履行当事者が荷送人から物品を受領した時点での物品の外観上の状態の記述を欠いているときは、運送書類ないし電子的記録が39条に基づきその定める場合に応じて、荷送人が運送人ないし履行当事者に物品を引渡した時点で物品は外観上良好な状態であったことの一定の証拠あるいは確定的証拠となる。

Article 37 Qualifying the description of the goods in the contract particulars

The carrier, if acting in good faith when issuing a transport document or an electronic record, may qualify the information mentioned in article 34(1)(a), 34(1)(b) or 34(1)(c) in the circumstances and in the manner set out below in order to indicate that the carrier does not assume responsibility for the accuracy of the information furnished by the shipper:

- (a) For non-containerized goods ---
 - (i) if the carrier can show that it had no reasonable means of checking the information furnished by the shipper, it may so state in the contract particulars, indicating the information to which it refers, or
 - (ii) if the carrier reasonably considers the information furnished by the shipper to be inaccurate, it may include a clause providing what it reasonably considers accurate information.
- (b) For goods delivered to the carrier or a performing party in a closed container, unless the carrier or a performing party in fact inspects the goods inside the container or otherwise has actual knowledge of the contents of the container before issuing the transport document, provided, however, that in such case the carrier may include such clause if it reasonably considers the information furnished by the shipper regarding the contents of the container to be inaccurate, the carrier may include a qualifying clause in the contract particulars with respect to
 - (i) the leading marks on the goods inside the container, or
 - (ii) the number of packages, the number of pieces, or the quantity of the goods inside the container,
- (c) For goods delivered to the carrier or a performing party in a closed container, the carrier may qualify any statement of the weight of goods or the weight of a container and its contents with an explicit statement that the carrier has not weighed the container if
 - (i) the carrier can show that neither the carrier nor a performing party weighed the container, and the shipper and the carrier did not agree prior to the shipment that the container would be weighed and the weight would be included in the container particulars, or
 - (ii) the carrier can show that there was no commercially reasonable means of checking the weight of the container.

運送書類又は電子的記録の発行に際して善意で行動する運送人は、34条1項(a), (b)及び(c)号に規定された情報を、運送人が荷送人の通告した情報の正確性について責任を負わない旨を示すために、下記の条件に従って、留保をすることができる。

- (a) コンテナ化されていない物品について---
 - (i) 運送人が、荷送人により申告された通告を確認する合理的な手段を持っていないことを証明した場合には、当該情報を示して、契約明細にその旨を記載することができ、あるいは
 - (ii) 運送人が荷送人により申告された通告が不正確であると合理的に思慮するときは、運送人は正確な事実と運送人が合理的に考えるところのものを示す字句を含ませることができる。
- (b) 封印されたコンテナで運送人に引渡された物品については、運送人は、運送人もしくは履行当事者が運送書類を発行する前に、実際にコンテナ内の物品を検査し又は他の方法によりコンテナの内容を現実知っていたのでない限り、
 - (i) コンテナ内の物品に付せられている主要記号、ないし
 - (ii) 包みの数、個品の数、もしくはコンテナ内の物品の量、について、契約明細に留保条項を入れることができる。但しかかる場合においても、運送人は、コンテナの内容に関して荷送人から通告された情報が不正確であると合理的に考える場合には、そのような留保条項を

UNCITRAL海上物品運送条約案暫定修正状況へのユーザーサイドからの視点(一)

入れることができる。

- (c) 物品がクロズド・コンテナに梱包されて運送人又は履行当事者に引渡される場合、運送人は、同人がそのコンテナの重量を計測していない旨を明示的な記載を付した上で、物品の重量又はコンテナ及びその内容の重量に関する記載を留保することができる。但し、
 - (i) 運送人が、運送人も履行当事者もコンテナを計量していないということを証明でき、且つコンテナが計測され重量が契約明細に含められる旨を荷送人と運送人が合意していなかった場合又は
 - (ii) 運送人がコンテナの重量を確認する商業的に合理的な手段がないことを証明した場合に限る。

Article 38 Reasonable means of checking and good faith

For purposes of article 37:

- (a) a “reasonable means of checking” must be not only physically practicable but also commercially reasonable;
- (b) the carrier acts in “good faith” when issuing a transport document or an electronic record if
 - (i) the carrier has no actual knowledge that any material statement in the transport document or electronic record is materially false or misleading, and
 - (ii) the carrier has not intentionally failed to determine whether a material statement in the transport document or electronic record is materially false or misleading because it believes that the statement is likely to be false or misleading.
- (c) The burden of proving whether a carrier acted in good faith when issuing a transport document or electronic record is on the party claiming that the carrier did not act in good faith.

37条の趣旨について：

- (a) 「確認のための合理的な手段」とは、物理的に可能のみならず、商業的にも合理的でなければならない。
- (b) 次の場合は、運送人は運送書類ないし電子的記録を発行する際に善意で行っているものとする。
 - (i) 運送人が、運送書類ないし電子的記録の重要な記載が実質的に間違っているか欺くものであるかを、実際に知らず、且つ
 - (ii) 運送人が、申告が虚偽または誤解させるものであると信じているが故に、運送書類ないし電子的記録の重要な記載が重大な間違いないし誤解させるものであるかをあえて決定していなかったとき。
- (c) 運送人が運送書類ないし電子的記録を発行する際に善意であったか否かの立証責任は、運送人が善意でなかったことを主張する当事者が負担する。

Article 39 Prima facie and conclusive evidence

Except as otherwise provided in article 40, a transport document or an electronic record that evidences receipt of the goods is

- (a) prima facie evidence of the carrier's receipt of the goods as described in the contract particulars; and
- (b) conclusive evidence of the carrier's receipt of the goods as described in the contract particulars
 - [(i)] if a negotiable transport document or a negotiable electronic record has been transferred to a third party acting in good faith [or
 - (ii) Variant A of paragraph (b)(ii)
 - if a person acting in good faith has paid value or otherwise altered its position in reliance on the description of the goods in the contract particulars].Variant B of paragraph (b)(ii)
 - if no negotiable transport document or no negotiable electronic record has been issued and the consignee has purchased and paid for the goods in reliance on the description of the goods in the contract particulars.]

40条に別段の定めある場合を除き、物品の受取を証する運送記録ないし電子的記録は

- (a) 契約明細に記載された物品の運送人の受領の一応の証拠であり、且つ

(b) 次の場合は契約明細に記載された物品の運送人の受領の確証である。

[(i)] 流通可能の運送書類ないし電子的記録が、善意の第三者に譲渡された場合、[あるいは

A 案 (ii) 善意である者が、契約明細の物品の記載に信頼して対価を支払っており、もしくは自分の立場を変更しているとき]。

B 案 (ii) 譲渡性のある運送書類あるいは電子的記録が発行されておらず、且つ荷受人が契約明細における物品に関する記載を信頼して物品を購入し、代金を支払った場合]。

Article 40 Evidentiary effect of qualifying clauses 留保条項の証拠法上の効果

If the contract particulars include a qualifying clause that complies with the requirement of article 37, then the transport document will not constitute prima facie or conclusive evidence under article 39 to the extent that the description of goods is qualified by the clause.

契約明細が 37 条の必要条件に適合する留保条項を含むときは、運送書類はその条項により留保された物品の記載の限度で、39 条に基づく一応のもしくは確定的証拠とならない。

CHAPTER 9. FREIGHT

[13 会期報告書]

・本 9 章は削除し、43 条 2 項と 44 条 1 項の最初の二文までは、[] で囲んで維持し、事務局は本条約案の適切な箇所にこれを移し、今後の会期で更に討議する。

Article 41

1. Freight is earned upon delivery of the goods to the consignee at the time and location mentioned in article 7(3), [and is payable when it is earned,] unless the parties have agreed that the freight shall be earned , wholly or partly, at an earlier point in time.

2. Unless otherwise agreed, no freight will become due for any goods that are lost before the freight for those goods is earned.

第 1 項 運賃は、7 条 3 項で言及された時点および地においての荷受人への物品の引渡と同時に取得され [且つその時点で弁済期となる] る。但し、当事者が運賃は全部または一部を、それ以前の時点で取得されるものとすることを合意しているときは、この限りでない。

第 2 項 別段の合意がない限り、物品の運賃を得る前に滅失した物品については、運賃は現に支払うべきものとならない。

Article 42

Variant A

1. Freight is payable when it is earned, unless the parties have agreed that the freight is payable, wholly or partly, at an earlier or later point in time.

2. If subsequent to the moment at which the freight has been earned the goods are lost, damaged, or otherwise not delivered to the consignee in accordance with the provision of the contract of carriage, freight shall remain payable irrespective of the cause of such loss, damage or failure in delivery.

3. Unless otherwise agreed, payment of freight is not subject to set-off, deduction or discount on the grounds of any counterclaim that the shipper or consignee may have against the carrier, [the indebtedness or the amount of which has not yet been agreed or established].

A 案

第 1 項 運賃は取得時に弁済期となる。但し、当事者が運賃は全部または一部をより前にまたはより後に弁済期と合意しているときは、この限りでない。

第 2 項 運賃を取得した後に物品が滅失・毀損、あるいは運送契約の規定に応じた荷受人への引渡がされなかったときは、運賃はそのような滅失・毀損ないし引渡不履行があったにかかわらず、支払義務が残るものとする。

UNCITRAL海上物品運送条約案暫定修正状況へのユーザーサイドからの視点(一)

第3項 別段の合意がない限り、運賃の支払いは、荷送人もしくは荷受人が運送人に対して持つことあるべき反対請求権での相殺、値引き、減額、[合意ないし確定未済の債務または額]の対象としない。

Variant B

If subsequent to the moment at which the freight has been earned the goods are lost, damaged, or otherwise not delivered to the consignee in accordance with the provision of the contract of carriage, unless otherwise agreed, freight shall remain payable irrespective of the cause of such loss, damage or failure in delivery, nor is payment of freight subject to set-off, deduction or discount on the grounds of any counterclaim that the shipper or consignee may have against the carrier, the indebtedness or the amount of which has not yet been agreed or established.

B案

運賃が請求可能となる時点の到来に続いて物品が滅失・毀損し又は運送契約に従った荷受人への引渡がなかった場合には、異なる合意がない限り、かかる滅失・毀損もしくは不完全な引渡の原因如何にかかわらず、運賃は支払可能であり続ける。また、運賃の支払は、荷送人又は荷受人が運送人に対して有する反対債権、未合意の額について、相殺や控除に服しない。

Article 43

1. Unless otherwise agreed, the shipper is liable to pay the freight and other charges incidental to the carriage of the goods.
2. If the contract of carriage provides that the liability of the shipper or any other person identified in the contract particulars as the shipper will cease, wholly or partly, upon a certain event or after a certain point of time, such cessation is not valid:
 - (a) with respect to any liability under chapter 7 of the shipper or a person mentioned in article 31; or
 - (b) with respect to any amounts payable to the carrier under the contract of carriage, except to the extent that the carrier has adequate security pursuant to article 45 or otherwise for the payment of such amounts.
 - (c) to the extent that it conflicts with the provisions of article 62.

第1項 別段の定めがない限り、荷送人は運賃および物品の運送に付随するその他の費用を支払う義務を負う。

第2項 運送契約が、荷送人あるいは契約明細において荷送人として特定されたその他の者の責任の全部ないし一部が、一定の事由の発生あるいは一定の期間の経過後に終了する旨を規定していたとしても、そのような終了は、

- (a) 第7章のもとで荷送人あるいは31条に規定された者の責任に関して、
 - (b) 運送契約に基づき運送人に支払われるべき金額に関しては、当該金額の支払いのために運送人が45条に基づきあるいはその他の方法により十分な保証を得られていない限りにおいて、あるいは
 - (c) 62条に反する限りにおいて、
- 有効でない。

Article 44

1. If the contract particulars in a negotiable transport document or a negotiable electronic record contain the statement "freight prepaid" or a statement of a similar nature, then neither the holder, nor the consignee, shall be liable for the payment of the freight. This provision shall not apply if the holder or the consignee is also the shipper.

[If the contract particulars in a non-negotiable transport document or in a non-negotiable electronic record contain a statement "freight prepaid" or a statement of a similar nature, then it shall be presumed that the shipper is liable for the payment of the freight.]

第1項 運送書類ないし電子的記録の契約明細が「運賃前払」ないし同趣旨の記述を含むときは、所持人も荷受人も運賃の支払義務がないものとする。この規定は、所持人ないし荷受人が同時に荷送人であるときは適用され

ないものとする。

[譲渡性のない運送書類ないし電子的記録の契約明細が「運賃前払」ないし同趣旨の記述を含むときは、荷送人に運賃支払責任があるものと推定する。]

Variant A of paragraph 2

2. If the contract particulars in a transport document or an electronic record contain the statement “freight collect” or a statement of a similar nature, [such a statement puts the consignee on notice that it may be liable for the payment of the freight][the right of the consignee to obtain delivery of the goods is conditional on the payment of freight].

第2項 **A案** 運送書類ないし電子的記録の契約明細が「運賃先払」ないし同趣旨の記述を含むときは、[そのような記述は、荷受人は運賃の支払義務があるものとする旨の荷受人への通知である。][荷受人の物品引渡を受ける権利は、運賃支払を条件とする。]

Variant B of paragraph 2

2. If the contract particulars in a transport document or an electronic record contain the statement “freight collect” or a statement of a similar nature, that constitutes a provision that, in addition to the shipper, any holder or consignee who takes delivery of the goods or exercises any right in relation to the goods will thereupon become liable for the freight

第2項 **B案** 運送書類ないし電子的記録の契約明細に「運賃徴収」ないし同趣旨の記述を含むときは、当該文言は、荷送人に加え、物品の引渡を受ける又は物品に関する権利を行使する所持人又は荷受人が、運賃の支払について責任を負うこととなる。

Article 45

1. [Notwithstanding any agreement to the contrary,] if and to the extent that under national law applicable to the contract of carriage the consignee is liable for the payments referred to below, the carrier is entitled to retain the goods until payment of

- (a) freight, deadfreight, demurrage, damages for detention and all other reimbursable costs incurred by the carrier in relation to the goods,
 - (b) any damages due to the carrier under the contract of carriage,
 - (c) any contribution in general average due to the carrier relating to the goods
- has been effected, or adequate security for such payment has been provided.

2. If the payment as referred to in paragraph 1 of this article is not, or is not fully, effected, the carrier is entitled to sell the goods (according to the procedure, if any, as provided for in the applicable national law) and to satisfy the amounts payable to it (including the costs of such recourse) from the proceeds of such sale. Any balance remaining from the proceeds of such sale shall be made available to the consignee.

第1項 [これに反するいかなる合意にもかかわらず、] 運送契約に適用される国内法の下で荷受人が次に掲げる支払いに責任があるときはその限度で、運送人はその支払がなされるまで、あるいはその支払がなされるに十分な担保が提供されるまで、物品を留置する権利が与えられる。

- (a) 運賃、空荷運賃、留置および物品の保持に運送人に生じたその他全ての弁済すべき費用、
- (b) 運送契約に基づき運送人に現に支払うべき損害賠償金、
- (c) 物品に関し運送人に対して現に支払うべき共同海損分担金

第2項 本条1項に掲げた支払がないか又はその全額が弁済されないときは、運送人は当該物品を(もしあれば、適用される国内法に規定された手続きに従い)売却し且つ売却収益からそれ(そのような償還請求の費用を含む)に対して弁済に充てる額を受領する権利が与えられる。そのような売却の収益の残額は、荷受人が受領し得ることになるものとする。

以下 第10章以降は次稿に予定